

IV. rész

Szeged és a sárkányrepülés

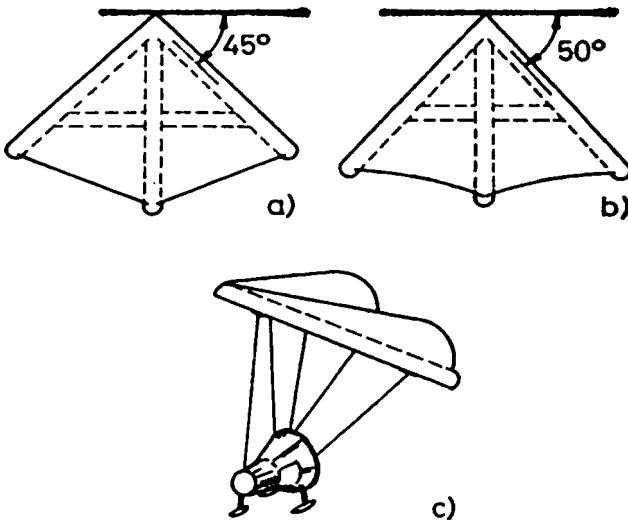
Írta: Bokor András

Történelmi előzmények

A Rogalló-szárny olyan siklószárny, melynek alakja repülés közben, a légierők hatására – aerodinamikailag kedvező határokon belül – megváltozik. A siklószárny korszerűsített ötletét Francis M. Rogallo, amerikai kutató, 1949-ben szabadalmaztatott találmánya indította el, amely később a Gemini űrhajó vízre szállását lett volna hivatott biztosítani. Az első ilyen eszközök az 1960-as években készültek, de használható sporteszközzé csak a '70-es években váltak.

Ezek, a már siklószámmal rendelkező 66 m^2 felületű, a népszerű gyermekjátékra, a sárkányra emlékeztető, erős műanyagból készült szerkezetek voltak. A szilárd vázú szárnyat huzallal és rácsszerkezettel erősített csőből alakították ki, amit hajlékony, rugalmas anyaggal, mint pl. szövettel, műanyaggal stb. vontak be. Ez a szerkezet adta az alapötletet, amelyből lépésről lépésre alakult ki a sárkányrepülő mai formája és szerkezete.

Az első sárkányrepülő versenyt 1971. május 23-án Newport–Beach-ben (USA) rendezték meg. Ezzel indult hódító útjára a sárkányrepülő sport. Ezek a szerkezetek még nem rendelkeztek légcsavaros motorral.



Rogalló-szárny terhelés nélküli helyzetben (a), terheléssel (b), a Gemini űrhajóval (c)

Magyarországon 1973-ban indult hódító útjára ez a repülési forma. Egy lelkes kis csapat Nagy János, dr. Ordódi Márton, Lonkay Tamás, Kisházi Rudolf, Gausz Tamás és Kiss Ferenc voltak azok, akik elindították és a mai jelentőségének megfelelő szintre emelték a repülésnek ezt az változatát. Sikerrel.

Az első repülő-műszaki klub a Budapesti Műszaki Egyetemen jött létre. Ezt követte az Orvostudomány Egyetem, a MALÉV, a Rozmaring MGTSZ stb. akik otthont adtak a megalakuló szakosztályoknak. (Szerkesztő megjegyzése: a kiadott sárkányrepülőklub MHSZ működési engedélyeinek sorrendje: első a Rozmaring MGTSZ, ahol a műegyetemiek befogadást nyertek, majd, a 003-as számút a szentesi Sárkányrepülő Klub kapta meg 1980-ban, ahol már 1977-ben megkezdődött a házi építésű siklószárnyakkal, Pannónia, majd Trabant motoros változatával is a még illegális repülés.)

A Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkára 1979 júniusában bejelentette, hogy az új sportág fogadására, irányítására – a felsőbb szervek határozatának megfelelően – a szövetség készen áll. Az alakuló szakosztályok előtt sok, megoldásra váró szervezeti, gazdálkodási, képzési és szárnyépítési feladat tornyosult. Az oktatás és a gépépítés követelményeit a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium „45. számú Légügyi Előírás”-a tartalmazta. Az iskolázás módszertanát és a gyakorlati repüléshez vezető ismeretsort az MHSZ kiadványokból már meg lehetett tanulni. Az első oktatók 1980 májusában a hármashatárhegyi siklórepülő táborban szereztek képesítésüket. A szárnyak építése ideiglenes engedélyek és állandóan változó tervek és kísérletek alapján történt. Akkoriban még nemzetközileg sem volt egységes terv a szárnyak technikai megoldására. Így azokban az országokban, ahol elterjedt a sárkányrepülés, az 1976–78-as években aggasztóan sok halálos baleset történt. Itt emlékezünk meg Fábíán Zoltán bajtársunkról, aki 1975. augusztus 20-án lett a sárkányrepülés első magyar áldozata.

A fejlődés nem áll meg. Ma már oly magas technikai követelményeknek megfelelő sárkányrepülő gépek repülnek, amelyek biztonságosak, megnyugtatóan követik pilótájuk akarátát.

Ezzel a rövid bevezetővel azt kívántam példázni, hogy a magas színvonalú, hagyományos repülőtechnika mellett egy új forma jött létre, amely a repülés személyes élményét adja vissza a szárnyalni vágyó embernek.

Tisztelettel ajánlom szíves figyelmükbe a szegedi repülésnek ezt a legújabb fejezetét!

Bokor András

*

Magyar Honvédelmi Szövetség Csongrád Megyei Repülő Klub Szeged

1980 őszén a klub vezetőinél megjelent Ürmös Ferenc szegedi lakos, aki közölte, hogy nem régen jött haza az NSZK-ból, ahol vásárolt egy siklórepülőgépet – mint mondta, ő már repült is vele. Kérte, tegyék lehetővé, hogy a klub keretein belül repülhessen. Az akkori vezetők, Vinczi Károly repülőtér-parancsnok és dr. Süveges Ernő klubtitkár meglepetéssel fogadták a Szegeden még ismeretlen repülési formát.

A Budapestre koncentrálódott sárkányrepülés még nem terjedt el országosan, bár már voltak elszigetelt vidéki próbálkozások. Az újságokból lehetett egy-egy rövid hírt olvasni az akkor már versenyeken is résztvevő magyar sárkányrepülőkről.

Ez a repülési forma az 1980-as évek elején még kizárólagosan a hegyes-dombos vidékekhez kötődött, tekintettel a levegőbe emelkedés egyetlen módjára. A csúcsokról indulással és a lejtőszél emelő erejének kihasználásával lábon kellett nekifutni a nem is veszélytelen startnak, hogy levessük magunkat az alattunk rátongó mélységbe, az így nyerhető magasságért. (Szerző megjegyzése: a csörlés és a vontatás csak a '80-as évek végén kezdett elterjedni.)

Ürmös Ferenc kérését – ha nem is lelkesen – fogadta a szegedi repülés tisztikara, nem utasította el azt. Lehetőséget adott arra, hogy a kezdeményező partnerekre találjon úgy, hogy egy újsághirdetéssel még segítséget is kapott. Ekkor kapcsolódtam be én is a szervezésbe. (Kontaktusom a repüléssel 1948-ra nyúlik vissza a vitorlázó és motoros repülés révén.)

Tudomásunk volt arról, hogy a repülőtér melletti vasúti töltés mellett fákivágások történtek, így a töltésről – mint mesterséges dombról – a szárnyat vállra emelve, nekifutással megkísérelték a levegőbe emelkedést. A rövid nekifutás és a csekély szintkülönbség inkább a kudarcok számát szaporította, mint a repülési élményekét. Ürmös Ferenc és ismeretlen társai kisebb-nagyobb sérülésekkel, de összességében szerencsésen megúszták ezeket a próbálkozásokat.

Januárban a sárkányrepülésre jelentkezőknek elméleti tanfolyamot szervezett a klub vezetősége. A kezdő létszám 30 fő volt, amelyhez a későbbi időben még 5 személy csatlakozott. Oktatáson a hagyományos repüléselméleti anyaggal foglalkoztunk csak, mert nem állt (állhatott) rendelkezésünkre a sárkányszárnyak és szerkezetek aerodinamikája, de készültünk a repülésre, bár még a szakosztály nem alakult meg, hiszen a repülőklub vezetősége sem döntött a befogadásunkról.

Az elméleti vizsga után csak nagy sokára kezdődött meg a repülés. Az őszi időszak kezdetén – a tétova helybenjárás, a tehetetlenség jellemzett bennünket – mind távolabb került a sárkányrepülés segítésétől a befogadó repülőklub. Csak mi ismerhetjük a valós helyzetet, akik benne éltünk. Néhányat elriasztott közülünk a – máshol történt – sok baleset. A megmaradtaknak pedig nem volt sem gépe, sem oktatója. Ahhoz, hogy elmozduljunk a holtpontról a tapasztaltabbaktól, a budapestiektől kellett tanácsot kérni. Tőlük tudtam meg, hogy Gyöngyösön működik két oktató (Szabó László és Kiss József) és remek kiképző terep is van, ahol megtanulhatjuk a repülési alapokat. A hiányzó gépeinket az esztergomiaktól kölcsön kapottakkal sikerült pótolni. A két gyöngyösi oktató – kiképző tábor keretei között – vállalta a felkészítésünket. Sajnálatos, amikor a tettekre került a sor, már csak kilenc jelentkező maradt. A kölcsön kapott gép első generációs, HÉJA típusú – közönséges agrofóliával borított – szárny volt. Ezt is nagy örömmel fogadtuk, mert megnyílt a régen várt repülés lehetősége. Mivel a repülőklubból nem figyelt ránk senki, minden bejelentés nélkül elutaztunk Gyöngyösre, pedig csak hármunknak volt meg a repülő-orvosi engedélye. (Szerző megjegyzése: akkor az a hír járta a sárkányosok között, hogy az érvényes gépjárművezetői engedély is elégséges a repüléshez.)

*

Gyöngyös, Repülőtér

1981. 09. 27.

Résztevők:

Bokor András,	Árvai István,
Balázs Gábor,	Barna Ferenc,
Csúri Sándor,	
Sztankó László,	Vaszkó János (Békéscsaba),
Sztankó Lászlóné,	Vígh László.

A tábori körülmények igen mostohák voltak, ennek ellenére óriási lelkesedéssel dolgoztunk. Az egy hetes tábor alatt négy 'A' vizsgát sikerült teljesítenünk. Hazatérve beszámoltunk a klub vezetőségének, akik igen jól fogadták a hírt. Talán ekkor indult meg igazán a szegedi sárkányrepülő sport.

A Gyöngyösön elért eredményekről és a sportággal kapcsolatos mostoha körülményekről az 1981. október 28-án tartott megbeszélésen tájékoztattam a tagságot, ami újabb lemorzsolódást eredményezett. A megmaradók nagy tervekkel fogtak munkához. Ennek az esztendőnek az eredménye az is, hogy a repülőklub hivatalosan is befogadta szakosztályunkat és – egyelőre csak szóbelileg – megbízást adott nekem e csapat munkájának irányítására.

1981. év végén a sárkányrepülés iránt érdeklődők:

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 1. Acsai Ferenc, | 31. Moró Gábor, |
| 2. Árvai István, | 32. Muskó Ferenc, |
| 3. Balázs Gábor, | 33. Németh György, |
| 4. Barna Ferenc, | 34. Ökrös Gábor Dénes, |
| 5. Báló Ferenc, | 35. Ördögh Zoltán, |
| 6. Berta Róbert, | 36. Papp Katalin, |
| 7. Békési Tibor, | 37. Papp Zsolt, |
| 8. Bíró Ferenc, | 38. Pap Zoltán, |
| 9. Bíró László, | 39. Radó Csaba, |
| 10. Bohata István, | 40. Rácz Lajos, |
| 11. Bokor András, | 41. Ráksi Ferenc, |
| 12. Csányi Attila, | 42. Sipos György, |
| 13. Csókási György, | 43. Szabó Béla, |

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 14. Csúri Sándor, | 44. Szabó István, |
| 15. Dobai Dezső, | 45. Szabó Szilveszter, |
| 16. Dobra Ferenc, | 46. Szalárdy László, |
| 17. Fajka László, | 47. Szatmári Sándor, |
| 18. Faragó Sándor, | 48. Szénási Tibor, |
| 19. Farkas István, | 49. Somorjai Gabriella, |
| 20. Fehér Lajos, | 50. Sztankó László, |
| 21. Gali Csaba, | 51. Sztankó Lászlóné, |
| 22. Guba Imre, | 52. Szűcs Tibor, |
| 23. Horváth Péter Gergely, | 53. Ürmös Ferenc, |
| 24. Jádi Lucián, | 54. Takács Katalin, |
| 25. Kalmár Ferenc, | 55. Tóth Attila, |
| 26. Kelemen István, | 56. Tóth Dezső, |
| 27. Kiss Lajos, | 57. Tóth György, |
| 28. Kothencz Károly, | 58. Tóth Imre, |
| 29. Kónya Mihály, | 59. Vaszkó János, |
| 30. Magyar Viktor, | 60. Vigh László. |

1982

Felmérve a szakosztály tényleges lehetőségeit, rá kellett jönnünk, hogy a jelenlegi állapot nem elégséges az életbenmaradáshoz. Nincs repülők, a repülést segítő technikai eszközeink is hiányoznak és ami a leg súlyosabb, nincs pénzünk. Ebben az évben jelent meg a 45. számú Légügyi Előírás, amely a szervezeti átalakításra kötelezett bennünket. A szabályzat előírása szerint szakosztályvezetőt, műszaki vezetőt és vezető pilótát kell megbízni ahhoz, hogy repülhessünk. Lehetőségeink szerint Csúri Sándort műszaki vezetőnek, Balázs Gábort vezető pilótának kértem fel. Feladatuk ellátásához – előzetesen – egy budapesti felkészítő tábort kellett eredményesen elvégezni. Mindketten sikeres vizsgát tettek. Hazatérve mégis csak Csúri Sándor foglalhatta el a képzettsége szerinti feladatát, mert a vezető pilóta megbízatást Vinczi Károly – mint repülőter-parancsnok – vállalta. Ezzel néhány hónapot késett Balázs Gábor kiképzett vezető pilóta kinevezése.

A következő sürgető feladatunk a gépépítés volt, csakhogy ekkor még sem terv, sem műhely, sem szerszám, sem pénz nem állt a rendelkezésünkre. Ne-

hezen indult ez a vonal. A gépépítési szakma megszervezése is gondot jelentett, hiszen ilyen képzettségű szakember sem állt rendelkezésünkre, de a repülni vágyó ember, ugye minden gondot megold...

A klubvezetés, értékelve a sikeres gyöngyösi tábor, 40 000 forinttal támogatva a szakosztályt. A tagság is jelentős összeggel fizetett azért, hogy megkezdhessük a gépépítéshez az anyagvásárlást. Nagy segítségünkre volt Ráksi Ferenc – aki Esztergomban már megismerte ezt a repülési formát – kinek a közbenjárására sikerült megszerezniünk a HÉJA és a CYGNUS sárkánygépek műszaki leírását. Az anyagok beszerzése csak ezután kezdődhetett. Jó volt tudni, hogy mindenki megpróbált segíteni. Végül is, az ország különböző repülőtereiről sikerült a nehezen beszerezhető anyagokhoz hozzájutni.

Akkor igen jó munkakapcsolatban voltam az AFIT XI. Autójavító Vállalat dolgozóival. Sikerült elintézni Balogh Artúr igazgatóval, hogy felszerelt műhelyt biztosítson a szakosztálynak. Ez a segítség az akkori viszonyok között kiemelkedő volt. Ezt követően, rövid időn belül, megkezdődött a gépépítés. Két db CYGNUS típusú sikló gép készült el. Ezekkel a siklószárnyakkal kezdődött a hegyvidéki gyalogsárkány kiképzése, de a szentesi „dombok” (kunhalmok) és Esztergom is tanúja lehetett szárnypróbálgatásainknak. Ezen a gyakorlati tanfolyamokon csak kevesen vettek részt a távolság és a gyenge lehetőségek miatt. Az áldozatokat igazán csak a megszállottak vállalták (Csúri Sándor, Balázs Gábor, Vígh László, Ráksi Ferenc és Tóth Attila). Időközben – külföldi és helyi – hírek érkeztek, újságokból megtudhattuk, hogy megkezdődtek a segédmotoros sárkányrepülő gépépítési kísérletek. Ezek a tények megbolygatták a síkvidéki, így természetesen a szegedi gyalogsárkányos szakosztályi tagok fantáziáját is. Óriási lehetőség nyílt a helyi motoros sárkányrepülés meghonosítására.

Az év nyarán a szegedi repülőtéren bemutató jelleggel megjelent néhány budapesti sárkányrepülő pilóta és saját készítésű gépeikkel igyekeztek a motoros sárkányrepülés létjogosultságát kisebb-nagyobb sikerrel bizonyítani. Tudomásul vettük, hogy a repülőtechnika ezen a területen is hatalmasat lépett előre, de ők már kísérleteztek csörléssel és vontatással is, és ezek a mi síkvidéki viszonyai között újabb valóságos repülési lehetőségeket villantottak fel, kecsegtettek bennünket. Az eszmecszerén azt is megtudtuk, hogy mi magyarok büszkéek lehetünk a sárkányosainkra, akik a nemzetközi versenyeken is kiemelkedő teljesítményt nyújtottak mind a gépépítéssel, mind az eredményekkel. Ezen a találkozón határoztuk el, hogy mi is építeni fogunk egy motoros gépet. Ebben úttörő szerepet vállalt Csúri Sándor, Vígh László és Ba-

lázs Gábor, akik gyakran saját zsebből fedezték a jelentkező költségeket. Itt kell megemlíteni, hogy Fekete Imre, szentesi sárkányrepülő pilóta saját építésű, Trabant-motoros gépével, kertii fóliával borított szárnyal, a maga farragta légsavarral sikeres repüléseket hajtott végre minden oktatás nélkül. Mi megcsodáltuk az embert és a maga fabrikálta gépét is.

Ez az év még sok diplomáciai és egyéb küzdelmet is jelentett, mert a klubon belüli elfogadtatásunk még mindig sokak ellenállásával találkozott. A szakosztály létét pártolók és ellenzők táborát csak nagy erőfeszítéssel, húzamosabb idő után sikerült összebékíteni, végérvényesen megszilárdítani.

A szakosztályvezetői hivatalos kinevezésem 1982. november 1-jével megtörtént.

1983

A szervezeti követelményeknek megfelelően az 1983. évre már kiképzési és munkatervet kell készíteni. A repülés érdekében hegyvidéki táborokat kellett szerveznünk, mert oktatók csak ott álltak rendelkezésünkre.

A motoros gép építése sok-sok buktatóvak, szakismeret híján csak lassan haladt. Energiánk nagy részét arra kellett fordítanunk, hogy a szakosztályt megerősítsük, a helyiségeket (műhelyt, tárolóhelyt, az adminisztrációs bázist stb.) megteremtjük. Útjára bocsátottuk a sárkányrepülés – nevezetesen a mi szakosztályunk – népszerűsítését szolgáló toborzó hirdetéseinket. Ezek nem bizonyultak hatástalannak. Megszámlálhatatlan érdeklődő keresett meg bennünket, de többségükben búcsút intettek, amikor megismerték a körülményes, költséges kiképzési lehetőségeinket. Ez a tény is arra utalt, hogy a helyi lehetőségünk – elsősorban – a motoros sárkányrepülés teszi teljessé. Az általunk ismert, a csörlésből és a vontatásból indítás (sárkány) országosan is kezdetleges stádiumában volt még. Szakosztályunknak e feltételek előteremtéséhez – hosszabb időre előre vetítve – sem az anyagi, sem a technikai feltételei nem látszottak adottnak.

Legfontosabb feladatunknak tekintettük, hogy minél előbb, kellő számban és jól képzett oktatók álljanak rendelkezésre. Ez év január 25-én felterjesztést küldtünk az MHSZ Országos Központ Repülőfőnökségére azzal, hogy tegyék lehetővé Csúri Sándor és Balázs Gábor oktatói vizsgáját. Ez hamarosan meg is történt. Mindketten eredményesen zárták a felkészítő tábort és megkapták az oktatói kinevezésüket. Ezután már a szakosztály is rendezhetett önálló repülőtáborokat. A sikeres szervezést követően egy lelkes csapat megkezdhetette

a repülést. A csoportok eredményessége is nagy szóródást mutatott. Csak kevesek tudták elviselni a táborokkal és a repüléssel együtt járó mostoha körülményeket. Szomorúan vettük tudomásul, hogy a táborokban résztvevők egy része nem folytatta tovább a repülést. A szilárd mag maradt.

A hiányosságok közé tartozott az is, hogy nem rendelkezünk olyan gépkocsival, amivel meg tudtuk volna oldani a terepen szállítást. Mindent megmozgatva sikerült a DÉMÁSZ (DÁV) vállalatnál egy UAZ 452 típusú gépkocsit térítés nélkül megkapni. Igaz, a működőképességé tételehez sok alkatrészre volt szükség, de ezt az akadályt is sikerrel vettük.

A gépépítés ez idő alatt sem szünetelt. Elkészült 7 db CYGNUS típusú siklószárny. Egy Strucc siklórepülőt pedig vásárolt a szakosztály. Elkészült a segédmotoros gép is. Berepülése szinte titokban történt, mivel a jogosítások hiányoztak, engedélyek sem voltak és a berepülést végzők is akkor tanultak motorossárkányt vezetni. A jogosítások megszerzése még ebben az évben a Farkas-hegyi repülőtéren megtörtént és Balázs Gábor vezető pilóta és Csúri Sándor műszaki vezető engedélyt kapott a motoros gépekkel repülésre is. Ebben az időben kapcsolódott a motoros gépépítőkhöz Pekárik János üzemmérnök, aki saját gép tervezésébe kezdett és ezzel megindult egy olyan időszak, amely meghatározóvá lett a szakosztály életében.

Kiskunfélegyházán, 1983. november 2–7-én motoros sárkányrepülő versenyt rendeztek, ami megfelel az I. Nemzeti Bajnokságnak. Nekünk szegedieknek nagyszerűen sikerült ez a verseny, mert azt Csúri Sándor nyerte meg. Itt még a technika és az általa képviselt színvonal nagyon vegyes volt. Még nem alakult ki az a típus, amely kijelölte volna a fejlesztés irányát, a jövő útját. Tapasztalatszerzés céljából, a kölcsönös elemző értékelés szempontjából mégis rendkívül hasznos volt, mert felvázolt, sejtetett egy követni célszerű utat. A versenyt követően ugrásszerűen megnőtt a fejlődés.

1984

A motoros gépépítés és tervezés óriás léptekkel indult, hogy minél hamarabb kezdődhessék a teljesebb értékű síkvidéki repülés. A szegedi műhely repülőgépeinek és sikereinek híre eljutott a hódmezővásárhelyi HÓDGÉP ipari nagyüzem vezetőjének fülébe is. Ő megkeresve minket, felajánlotta segítségét, amely a kezdeti időszakban anyagi támogatásban nyilvánult meg. Ki kell emelni Kozári József vezérigazgató meghatározó szerepét, aki ügyünk

mellé állásával, tisztes segítő szándékával meghatározóan hozzájárult szakosztályunk dinamikus fejlődéséhez.

Pekárik János vezetésével a szakosztály tagjai elkészítették a második motoros gépet is. Ez egy merőben új típus volt. Ahogyan az ilyenkor lenni szokott, tömérdek hibával született meg a szerkezet, de a folyamatos javítással, tökéletesítéssel kialakult egy alaptípus (egy csöves), amely ma is repül.

Egy 30–40 fős csapat Esztergomban ismerkedett a repülés alapjaival. Ezzel megkezdődött az oktatás. A fizikai terhelés, a rövid repülési idő, a gyalogsárcsapat természetéből adódó nehézségek, itt is érvényre juttatták a természetes kiválasztódást. Ahogyan ez lenni szokott a nagyobb közösségek életében, sokakat csak a kíváncsiság hozott közénk. Akik tényleg repülni akartak, azok minden megpróbáltatás ellenére is közöttünk maradtak.

A sajtó is felfedezte szakosztályunk munkáját és írásaikkal sokat segítettek sportágunk népszerűsítésében.

Az eddig végzett munkám nagyon sok időt, energiát emésztett föl, úgy hiszem nem is eredménytelenül. Véleményem szerint ekkorra a szakosztály már elfogadta azt a helyet a klubon belül, ami (egyértelműen) stabilnak volt rekinthető. A sárcsapatvezetését átadtam a fiatal, nagy odaadással dolgozó Balázs Gábornak. Én a motoros sárcsapatrepülés híve voltam. Csak lemondásomat követően nyílt lehetőségem arra, hogy megkezdhessem a vágyott formában is a kiképzést. Végére 1985 tavaszán sikerült is ez, de nem jelentette azt, hogy nem segítem továbbra is a szakosztály (vezetés) munkáját.

1985

A gyalogsárcsapatrepülés (sikló) nem nagy létszámmal folytatódott. A motoros géptervezés és a meglévő két gép folyamatos tökéletesítése is – hogy minél üzembiztosabb legyen – normális mederben haladt. Ezt a nem mindennapos tenni akarást végigkísérte a HÓDGÉP vezetőinek figyelme. (Nyilvánvalóan a korábbi anyagi támogatásuk hasznosulásának sorsa is érdekelte a vállalat vezetőit.) Valószínűleg meglegedéssel nyugtázták a működésünket, mert az év tavaszán elhatározták, hogy előzetes technológiai felmérés, gazdaságossági elemzés és piackutatás stb. után bekapcsolódnak a gépépítés menetébe. A motoros sárcsapatrepülőgépet ipari méretű gyártásra érdemesnek ítélték, így rövid idő alatt mozgósították a hódmezővásárhelyi törzsgár műszaki gárdáját a repülőgép-építés megszervezésére. A klubban nagy meglepetéssel fogadtuk a hírt, örömről senki sem

zárkózott el attól, hogy mi is részt vegyünk a gyártásban. A klubtitkár Csikós József volt, aki ugyancsak segítőkésznek bizonyult a gyártás repülési oldalának létrehozásában. Ekkor került ismét előtérbe Pekárik János tervezőmérnök szerepe, aki tárgyalásokat folytatott azért, hogy a motoros sárkányrepülőgép sorozatgyártásba kerülhessen és a termelés minél előbb megkezdődhessen.

Sajnálatosan nemcsak az üzemi termeléshez kellő tervek, hanem a repülőgép gyártást ismerő szakemberek is hiányoztak. Tovább nehezítette a termelés megindítását az, hogy Molnár Zoltán vállalkozó Egerben, már rendelkezett motoros sárkány építési engedéllyel, egyedüli joggal az ország területére. A HÓDGÉP ragaszkodott a profilbővítő programjához. Az engedélyek kiadására hivatott felsőbb szervek is alkalmasnak ítélték a vásárhelyi gyárat a sárkányrepülőgépek építésére. A korábban csak mezőgazdasági betakarító gépek gyártására és közúti vontatmányok készítésére szakosodott gyár 1985-ben megkezdte a motoros sárkányok széria termelését is. Mi – akik gyakorlati hasznélvezői lehettünk és voltunk is – nagy reményekkel vártuk a gyár országosan is egyedülálló kezdeményezésének a sikerét. A gyári termelés megkezdésével szinte egy időben a légügyi hatóság az ország különböző repülőterein megkezdett magán gépépítést nem tiltotta ugyan be, de azokkal csak kísérleti, ideiglenes jellegű repülést engedélyezett, pedig ezen az ágon rengeteg ötletes, figyelemre és alkalmazásra méltó szerkezeti megoldás is bekerült a fejlődést segítő folyamatba. A hitelesség kedvéért meg kell jegyez-nem, hogy ezen egységek között jelentős számban előfordultak olyanok is, amelyek repülő tulajdonságai nagyon sok kívánnivalót hagytak maguk után.

Szakosztályunknak nem volt lehetősége, hogy kétszemélyes oktatógépet vegyen, amivel a biztonságos képzést meg lehetett volna kezdeni. (Szerkesztői megjegyzés: az MHSZ főtitkári utasításnak megfelelően, a klub nem is támogathatta anyagiakkal a sárkányrepülést.)

Az év őszén szakosztályunk tagja lett Kozenkai Jenő egykori rendőrtiszt, aki Szántai Kiss József autószerelő társaságában elment Egerbe és ott vásárolt egy kétszemélyes, Trabant motorral felszerelt gépet, amivel sikeres pilótavizsgát tettek. Szegedre visszatérve a gépet is hozták magukkal. Ezek után Kozenkai Jenő Pekárik Jánossal szervezkedni kezdett a szakosztály vezetőségének átalakításáért. Nem eredménytelenül. Pekárik János lett a szakosztály- és műszaki vezető, Kozenkai Jenő pedig a vezető pilóta. Megválasztásuk teljes egészében önjelölésükön alapult. A vállalt feladathoz egyikőjüknek sem volt kellő tapasztalata. (Kozenkai Jenő 7-8 repült órával lett vezető pilóta – igaz, országosan is ez volt a jellemző – Pekárik János pedig csak a műszaki munkában volt járatos, Balázs

Gábor a siklórepüléssel foglalkozott.) A klub vezetősége nem avatkozott a szakosztály belső ügyeibe, amíg az nem sértett magasabb szempontokat, érdekeket, biztonságot. Így hallgatólagosan tudomásul vették a kialakult új helyzetet.

A szakosztályi tagok névsora az 1985. év elején:

(Kozenkai Jenő ekkor még nem volt tag)

Ambrus Sándor, Balázs Gábor, Balogh János, Bokor András, dr. Bajusz Huba, Csúri Ferenc, Csorba Géza, ifj. Csorba Géza, Faragó Sándor, Horváth Tibor, Jenei István, Korom Ernő, Kozári József, Makra Zoltán, Mécs László, Muzsik Mihály, Nagy László, Pekárik János, Rác Sándor, Ráksi Ferenc, Székely László, Tóth Attila és Vigh László.

A nyári hónapok alatt 3-4 ember repült, így igazán nagy eredmények nem születtek, de attól kezdve, ahogyan Kozenkai Jenő lett a vezető pilóta, megpezsdült a szakosztályi élet, robbanásszerű határozottsággal kezdte meg a munkáját. A Szántai Kiss Józseffel közös tulajdonú gépükkel sok utast repültek. Ez a helyzet csak fokozta az érdeklődést a motoros sárkányrepülés iránt elkötelezett szakosztályi tagok között. Amint Kozenkai Jenő lett a vezető pilóta – mint erre már korábban utaltam – nagy lendületet vett a motoros sárkányrepülés szervezése. Az időpont 1985 októbere volt. A klub vezetősége közömbösen fogadta a hírt, nem akadályozta annak megvalósulását. A szervezés indításával rengeteg probléma merült fel. Kiderült, hogy a szakosztályi tagok nagy hányadának nincs elméleti felkészültsége, vizsgálja és hiányzik az orvosi engedélyük is, sőt a kiképzésükhöz szükséges hozzájárulás összege sincs a birtokukban. A rövidesen bekövetkező téli időjárás is riasztóan hatott. Ezek után még mindig maradt egy szűk csoport, akik mindent vállalva belevágtak egy – előre nem látható – veszélyeket rejtő vállalkozásba. A vezető pilóta Kozenkai Jenő gyakorlatlansága ellenére is megkezdtek a kiképzést. (Szerkesztő megjegyzése: tipikusan a lehetséges veszély fel nem ismerésének bátorsága ez, vagyis a tapasztalatlanság vezérelte merészség, vakmerőség. Kísértetiesen emlékeztet a repülés hőskorában elkövetett bátor lépésekre, amikor az előrejutás olykor bizonytalan kimenetelű tettek vállalását is megkövetelte.)

Résztvevők:

Kozenkai Jenő vezető pilóta, oktató,

Szántai Kiss József oktató.

Növendékek:

I. csoport:

Bokor András,
Hideghéty József,
dr. Bajusz Huba,
Ambrus Sándor,
Balogh János,
Börcsök József,
Korom Ernő,
Pekárik János,
Hevesi Menyhért,

II. csoport:

Jenei István,
Gyémánt Tibor,
Csorba Géza.
Jenei János,
Kazán Imre,
Vígh László,
Tóth Attila,
Turucz József,
Kónya Gábor.

Az első csoport kiképzése 1985 novemberében, a második pedig 1986. március végén, április elején indult. Az első benyomások igen vegyesek voltak. Kiderült, hogy a Trabant motoros gép a fokozott igénybevételt nehezen bírja, így nem mindenkor volt adott a folyamatos kiképzés lehetősége. A repülés lehetősége pedig mindig motor állapotfüggő, a mi esetünkben ez hatványozottan megmutatkozó igazságnak bizonyult. A remek hangulat és a sárkányrepülés szépsége, újdonsága minden nehézségen átgázolt bennünket.

A HÓDGÉP, ígéretét megtartva, alkalmazta Pekárik Jánost, Kozenkai Jenőt és Fekete Imrét. Kazán Imre vezetésével géptervezésbe és építésbe kezdett a gyár. A kizárólagos gépépítési joggal feloldva megvásárolta a HÓDGÉP a szárnyépítési engedélyt Molnár Zoltán egri kisiparostól. Ausztriából a korábban megrendelt ROTAX motorok is megérkeztek Hódmezővásárhelyre. Ezzel elhárult minden akadály az első kísérleti példány létrehozása előtt.

Szegeden folytatódott a kiképzés és az év vége előtt megtörténtek az első egyedül repülések is.

1986

Harvanhat felszállás után, 1986. január 5-én én is egyedül repülő lettem. A területet 15–20 centis hó borította. Ahhoz, hogy repülni tudjunk, kb. 100x5 méteres részt megtisztítottunk a hótól, ezen a területen folyt a repülő üzem. A hőmérséklet - 5 C° körül volt talajon. Elképzelhető, hogy az első egyedül repülés nem a legideálisabb körülmények között zajlott le?

Közben a HÓDGÉP-nél kialakítottak egy fejlesztési és építő műhelyt, ahol nagy erővel folyt a 0-sorozatú gépek (20 db) a motoros sárkányrepülők építése. Az első példányok még kísérleti célból épültek, ezek a végső minősítésig néhány nagyon komoly vizsgálaton estek át. Az első Apolló CX 1100-as ROTAX motoros, kétszemélyes gép – a kiképzést gyorsítandó – a szakosztályhoz került. Ezzel a géppel új lendületet kapott a kiképzés üteme és megindult a második csoport képzése is. Itt kapcsolódott az oktatásba Szántai Kiss József és Csúri Sándor is. A terhek döntő részét Kozenkai Jenő viselte. Nem ismert lehetetlent, minden energiájával a kiképzés eredményességét segítette. A szakmai képzés színvonala nem sokkal haladta meg az elégséges mértéket, de ez – jelen esetben – érthető, hiszen az oktató és a növendék együtt tanulta ennek a repülési formának az ábécéjét. A sok fortélyt, technikai fogást – amit kikényszerített ez a repülési mód – akkor tanultunk meg amikor már egyedül repültünk. Nagyon jó hatással volt a biztonságunkra a repülés utáni csoportos megbeszélés, az esetleges buktatók megismerése, azok kiküszöbölése céljából. Figyelemre méltó jelentősége volt a közös értékeléseknek a későbbi repüléseink színvonalára és a társaság összekovácsolására is. A cél az volt, hogy minél hamarabb olyan repülni tudó emberek kerüljenek előtérbe, akik továbbképzéssel, rövid idő után elérik az oktatói szintet. A fennmaradás érdekében a szakosztálynak szüksége volt minél több képzett oktatóra, hogy a létjogosultsága stabilizálódjon a klubon belül. Az idő múlásával igazolódott ez az álláspontunk. A pilóta jogosítás megszerzése után hárman, négyen intenzív repüléssel igyekeztünk mindent elsajátítani, amit az akkori repüléstechnika lehetőségül adott. Az erőfeszítés megtermette a maga gyümölcsét. Ambrus Sándor, Balogh János, Korom Ernő és én, Bokor András, 1986. április 20-án sikeres oktatói vizsgát tettünk. A klubvezetés főállásban alkalmazta Börcsök József SES oktatót, (szerző megjegyzése: SES a segédmotoros könnyűrepülőgép vezető szakmai jelzése) akinek feladata volt koordinálni a repüléssel kapcsolatos minden teendőt. A munka menetében, gyakorlat közben bizonyosodott be, hogy az elképzelés nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, így a nyár végén meg is szüntették a sebtében létrehozott beosztást.

HÓDGÉP a nyár elején saját (bérelt) területén – Kozenkai Jenő vezetésével – kísérleti repüléseket hajtott végre az új típus berepülésével. (Szerző megjegyzése: a gyár mellett alakítottak ki a gépek fel- és leszállására alkalmas területet a kísérleti repülésekhez. Később Vásárhely egyik keleti kijáratánál, az Orosházára vivő út bal oldalán, mindjárt a városon kívül hoztak létre új repülőteret a berepülésekhez. Mindezek ellenére, a bázisrepülőterük Szegeden volt, ahol a berepüléseket, bemutatókat és az értékesítéseket hajtották végre.

A hódmezővásárhelyi repülőterek, leszállóhelyek akkor még nem voltak engedélyezve.) Itt és az általuk végzett repülések ellenkeztek a korabeli légügyi előírásokkal. A szabálysértések, a repülési fegyelem gyakori áthágása felett a klub vezetősége már nem hunyhatott szemet. Sajnálatosan a figyelmeztetések nem a rend helyreállítását segítették elő, hanem a viszony elmérgesedéséhez vezettek, melyek már a személyeskedésig is eljutottak. A Kozenkai Jenő öntörvényűségével irányított szakosztály lépésről lépésre szembekerült a klub tagságával és vezetőségével is. A rendbontásnak az 1986. október 17-én született kizáró fegyelmi határozat vetett véget. Ezzel az 1985–1987. év közötti időszakban vezetői szerephez jutott Kozenkai-féle csapat eltűnt a sárkányrepülés színteréről, velük együtt távoztak a szimpatizánsok is.

Saját értékrendem szerint tényként kell megemlíteni, hogy nélkülük sokkal később indulhatott volna a motoros sárkányrepülés Szegeden. Erényeiket, érdemeiket és hibáikat összevetve – el kell ismerni – a mérleg nyelve a jól végzett munka irányába mutat. Én, mint krónikás és mindvégig az események résztvevője csak köszönettel tartozom munkájukért. Ma már nem jellemző az a felemás helyzet, ami akkor uralkodott, amikor még nem volt egységes szabályzat és az újat, a sárkányrepülést még nem lehetett egy kalap alá vonni a hagyományos repüléssel.

1987

Ez az év minden szempontból mozgalmas esztendő volt. Február 10-én a HÓDGÉP megkapta az új motoros sárkányrepülő gyártási engedélyét, ezt követően megkezdődött a sorozat, a gépek összeépítése. További fontos esemény volt – a szakosztály életében is – az, hogy a HÓDGÉP vállalat és a Csongrád Megyei Repülőklub együttműködési megállapodásban szabályozta a szegedi repülőter használatát. Ez lett a gyár bázis repülőtere, ahol a berepüléseket (technikai ellenőrző repülés) hajtották végre és itt adták át a megrendelőknek, a vásárlóknak a motoros sárkányrepülő gépeket.

Az esztendő tavaszán, április 4-e és 12-e között, SES tábort terveztünk és szerveztünk. A képzési tervünket a klub vezetősége jóváhagyta, így annak megfelelően kezdtük meg az oktatást. Oktató: Ambrus Sándor, dr. Bajusz Huba, Szántai Kiss József és Turi István volt. Növendékek: Ambrus Balázs, Csorba Géza, Fazekas Anikó, Izsvák Zsuzsánna, Jenei István, Lukácsovics Tamás, Martinecz István (MMRK), dr. Mécs László, dr. Nagy Antal, Turucz József, Vattay Péter, Vígh János (MMRK) és Vígh László. A jugoszláviai

Szabadkáról növendékünk volt még Kovács Mihály és Szűcs Rudolf. A csoportból csak kevesen jutottak el az egyedül repülésig.

A tavasz folyamán Pekárik János szakosztály-vezető lemondott választott tisztségéről, de vállalta a függővitorlázóknál a műszaki vezetői tisztséget. Az új vezetőség tagjai lettek: dr. Bajusz Huba szakosztály-vezető, Szántai Kiss József SES vezető pilóta, Ambrus Sándor SES műszaki vezető, Balázs Gábor függővitorlázó vezető pilóta és Pekárik János függővitorlázó műszaki vezető.

Az új vezetőség választása nem a soros tisztújítással függött össze, hanem a belső feszültségeink feloldását szolgálta. A várt rend és nyugalom nem teljesedhetett ki, mert a klubtitkár, Csikós József, erős kézzel kezdte az újonnan megválasztott vezetőségnél a rendcsinálást. Ott és azokra csapott le, akik vétkesek voltak az ötleterzerűen vezetett okmányolásban, a hiányos adminisztrációban, a visszamaradt káoszért. A klubtitkár és a szakosztály-vezető közötti vita olyannyira elmérgesedett, hogy csak levelezés útján tárgyaltak. Várható volt, ami 10 hónap elteltével be is következett, nevezetesen az, hogy a klubtitkár felmentette a szakosztály vezetőjét megbízatásából.

A belső csatározások csak hátráltatták, de meg nem akadályozhatták előre jutásunkat. Sikerral fejeződött be két db új MÁGUS 3 típusú gép építése. Tagjaink öt hegyi és csörlő táborban vettek részt. Balogh János pilóta II. és vontathatói, Korom Ernő pilóta I. és csörlőkezelői, illetve Tóth Attila csörlőkezelői, a motoros sárkányrepülők 14 SES pilóta és 8 SES oktatói jogosultságot szereztek. Sokasodott a magán-repülőgépek száma is. Kezdetét vette a SES pilóta képzés is, ami országosan is elismerést váltott ki. A HÓDGÉP megbízása alapján a megrendelői közül 21 fő pilóta kiképzését mi teljesítettük, továbbá bemutató repüléseket is végeztünk a megrendelésükre. Az így kapott ellenszolgáltatás fontos bevétele volt a szakosztálynak.

Úgy látszott, hogy erőfeszítéseink, eredményeink ellenére sem tudtuk elfogadtatni szakosztályunkat a klubon belül. A közös repülések utáni eligazításokon csak az elmarasztalás és az akadékoskodás volt a jellemző. Oka változatlanul az elfogadásunk hiánya volt. Még mindig nem tekintettek egyenlő partnernek bennünket a hagyományos sportrepülők.

A Légügyi Igazgatóság 1987-ben keltezett utasítása szerint a repülőklubok tagságának (pilóták) kötelezően repülő távbeszélő kezelői vizsgát rendelt el azoknak, akik még nem rendelkeztek azzal. A többhónapos intenzív tanfolyam rendkívül megerőltető volt, mivel a tananyag magában foglalta a Nemzetközi Távközlési Ismereteket is.

A jugoszláviai Ada községben egy 10 fős motoros sárkányrepülő kiképző tábort szerveztek meghívóink. Oktató dr. Bajusz Huba, Hideghéty József és Turi István volt.

A motoros sárkányrepülés megerősödése biztatást adott a gyalog sárkányosoknak. Mindinkább erősödött a hitük, a lehetőségük, hogy rövidesen megvalósíthatják síkvidéki repülési vágyaikat, álmaikat. Ennek egyik előfeltétele volt a gyalog sárkányok emelésére alkalmas csörlőszerkezet megépítése. A megvalósítást egy lelkes csapat ígérete indította. Ambrus Balázs, Balogh János, Korom Ernő és Muzsik Mihály vállalták a szerkesztés és az építés munkáját, de szinte senki sem maradt ki a csapatból. A csörlő megépítése – mivel több ponton eltért a hagyományos vitorlázórepülő csörlősi technikától – több új mechanikai megoldást követelt, amit az alkotóknak menet közben kellett kitalálnia. Az akarat, a tenni akarás csodákra volt képes. A tervezők elképzelései valóra váltak.

A '86-'87-es években többen is vásároltunk Molnár Zoltán repülőgép építő kisiparostól Apolló CX 1100-as típusú motoros sárkányrepülő Trabant motorral. Sajnos ez az energiaforrás nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. A sok műszaki meghibásodás miatt el kellett adnunk a gépet. A Rotax motorral szerelt típusok üzembiztonsága jóval meghaladta a Trabantosokét. A fejlődés nagy léptekkel haladt és ennek során mindig új és újabb szárny és egyéb technikai korszerűsítés jelent meg, ami biztonságosabbá tette a gépek repülését. Más vonatkozásban nemcsak a tökéletesedés, de a repülőesemények is meglátogattak bennünket. Szakosztályunkat is elérte a szárny-, a trike- és a légcsavar-törés, de szerencsére egyik sem követelt személyi sérülést.

A gyalogsárkányosok is keményen dolgoztak, hogy most már a Szegeden is lehetséges vontatással vagy csörlőssel minél többet repülhessenek. Táborokat is szerveztek, ahol már nem kizárólag csak szegedi pilóta növendékek vettek részt. Egy egy csoportos kiképzés után szinte valamennyi résztvevő vontatható pilóta, vontató pilóta és csörlőkezelő jogosultsággal térhetett haza. A mozgalmas, lendületes munka feledtetni tudta a korábbi sérelmeket, így 1987. április 21-én megtörtént Ambrus Sándor szakosztály-vezető kinevezése aki vállalta még a műszaki vezetői feladatot is. Ugyanekkor kapott megbízást dr. Bajusz Huba SES vezető pilóta feladatra.

A szakosztály tagjai voltak 1986–1987-ben:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1. Ambrus Sándor, | 25. Manga Gábor, |
| 2. dr. Bajusz Huba, | 26. Muzsik Mihály, |
| 3. Balázs Gábor, | 27. Nagy László, |
| 4. Balikó Gabriella, | 28. Pekárik János, |
| 5. Balogh János, | 29. Ráksi Ferenc, |
| 6. Berta Ernő, | 30. Szabó András, |
| 7. Bokor András, | 31. Szabó András, |
| 8. Börcsök József, | 32. Székely László, |
| 9. Csorba Géza, | 33. Tóth Attila, |
| 10. ifj. Csorba Géza, | 34. Turucz József, |
| 11. Csúri Sándor, | 35. Vigh László, |
| 12. Darázs Zoltán, | 36. Bódi Ernő, |
| 13. Fazekas Anikó, | 37. Dinnyés Ferenc, |
| 14. Gyémánt Tibor, | 38. Erdélyi Tibor, |
| 15. Hevesi Menyhért, | 39. Erdődi Antal, |
| 16. Hideghéty József, | 40. Juhász Csaba, |
| 17. Izsvák Zsuzsanna, | 41. Ludányi János, |
| 18. Jenei István, | 42. Magyar Bálint, |
| 19. Jenei János, | 43. Oláh Borbála, |
| 20. Kazán Imre, | 44. Rózsa Gyöngyi, |
| 21. Korom Ernő, | 45. Turi István, |
| 22. Kozenkai Jenő, | 46. Balogh Antal, |
| 23. Lukácsovics Tamás, | 47. Maróty István, |
| 24. Mécs László, | 48. dr. Nagy Antal. |

(Szerkesztői megjegyzés:

A repülés érdekében tett kiemelkedő munkájáért az MHSZ Kiváló Munkáért Érem bronz fokozatát kapta meg a repülő klub március 7-i közgyűlésén Balázs Gábor és Ambrus Sándor a szövetség főtitkárától. A Honvédelmi Érdemérem HM miniszteri elismerését Bokor András érdemelte ki.)

A Légügyi Igazgatóság – még 1987-ben – kötelezte a sárkányrepülő oktatókat is a szakszolgálati engedély megszerzésére, ami természetesen eredményes hatósági vizsga után vált elérhetővé. (A szerző megjegyzése: a vizsgára bocsátás feltételei között szerepelt a kb. 100 óra repült idő, az oktatói minősítés és a rádió forgalmazásból tett eredményes vizsga.) Már az imént említett Rádió Távbeszélő Kezelői vizsga kötelezettsége is sokakat elriasztott a sárkányrepüléstől, gondolható, hogy az újabb, fölöslegesen vélt követelés csak tovább növelte a lemorzsolódást.

A HÓDGÉP sorozatban gyártott Apolló CX 1100 ROTAX típusú gépeit – a gyárral kötött megállapodás alapján – Szegeden szereltük össze, a korábban ideszállított szerkezeti elemekből és csak az ellenőrző repülések után adtuk át azokat a vevőknek. A berepülést Ambrus Sándor, Szántai Kiss József, Hideghéty József és Balázs Gábor végezhetette. Munkájukért tiszteletdíjat fizetett a HÓDGÉP. Amikor ez a lehetőség 1989 telén megszűnt, Ambrus Sándor minden választott tisztségéről lemondott. Egy viharos szakosztály gyűlésen Turi Istvánt választottuk meg a szakosztály élére és egyben vezető pilótának is. A műszaki vezetői feladattal Hideghéty József tagársunkat bíztuk meg.

Ebben az évben folytatódott az oktatás, a bemutató repülések – mint ahogyan azt az előző időszakban is tettük – de a szakosztály létszáma kisebb mértékben csökkent, mint azt megtagasztaltuk. Turi István nagy és reális tervekkel fogott munkához, magával ragadta az egész csapatot. Ekkor szerveztünk nagyobb távolságra repülést. Útvonalunk Szeged–Békéscsaba–Szeged volt. Résztvevők: Ambrus Balázs, dr. Bajusz Huba, Bokor András, Turi István és dr. Nagy Antal voltak. A repülés időpontja: 1989. április 23-a. Dr. Bajusz Huba–Ambrus Balázs gépének Rotax motor-dugattyúja kilukadt, szerencsére az esemény az orosházi repülőtér légtérében történt, így ott sikeres kényszerleszállást tudtak végrehajtani.

A megszorodott magángépek elhelyezése, tárolása sok gondot jelentett. A hangárokból hely nem volt, ezért minden ki- és berakodásnál szét- és össze kellett szerelni a gépeket. A magángépek tárolására és üzemeltetésére a Repülőklubbal egy szerződéstervezetet készítettünk elő, amelyről azt vártuk, hogy csökkenni fog a repülőtérén tárolt gépek száma. A valóság nem a remélt mértékben igazolta vissza elképzeléseinket. A szerződés lényege az volt, hogy a klub meghatározott óraszámban biztosítja – a tulajdonjogtól függetlenül – (üzemelteti) a repülést akkor is, ha a gépeket nem a szegedi repülő-

téren tárolják a tulajdonosok. A hangárok zsúfoltsága – az érthető kényelmi szempontok okán – megmaradt. Abban az időben a gépparkunk 14 db függő sárkányból és 7 db motoros sárkányból állt.

Közben kialakult egy-egy csapat, akik már versenyekre jártak és figyelemre méltó eredményeket értek el. A gyalog-sárkányosokat Balázs Gábor, Balogh János, Korom Ernő, Muzsik Mihály és Tóth Attila képviselte. A motoros sárkányosok csapata dr. Bajusz Huba, Bokor András, Hideghéty István, Maróty István, Ambrus Sándor, Balogh Antal, Halász Marcell, Juhász Csaba és Turi István összetételű volt. A Nemzeti Motoros Sárkányrepülő Bajnokság zalaegerszegi versenyén (1988. augusztus 30.) dr. Bajusz Huba szegedi versenyző a megtisztelő 2. helyet szerezte meg.

(A szerző megjegyzése: a HÓDGÉP az 1989-es politikai események és a változó gazdasági helyzet miatt megszüntette a sárkányrepülők gyártását, ezzel vége szakadt egy jól induló folyamatnak. A repülőtéren tárolt új gépek eladása még megtörtént, ezután megkezdődött a gyárban felhalmozott anyagok, motorok értékesítése. Ez évben a repülőklub anyagi helyzete megnyugtatóan stabil volt, így lehetőségük nyílt arra, hogy a felkínált repülőgép építési és javítási anyagokból, sőt a motorok közül is vásárolhattak a szakosztálynak. Ekkor került a tulajdonunkba egy új Apolló CX 1100-as ROTAX gép és egy szárny, illetve trike alkatrész is. A kiadásítás igazi nyertese Molnár Zoltán repülőgép-építő kisiparos volt, aki minden lehetséges anyagot megvásárolt. Természetesen a (volt) gyári alkalmazottak (vezetők) is beszerettek maguknak anyagokat, amiből Hódmezővásárhelyen sokáig épültek még magángépek – tehát a beszerzésük jó üzletnek bizonyult. A kész gépek javarészt az akkor még tömegesen létező téészek vásárolták meg munkarepülés céljára, de jutott magánkézbe is. Így múlt el egy nagy reményekkel induló magyar sárkányrepülőgép-gyártás „dicsősége” mindjárt a start után.)

Mint krónikás, kötelességemnek tudom, hogy megörökítsem azok nevét, akik e korszak úttörői voltak, akik minden erejükkel hozzájárultak a motoros sárkányrepülés fejlesztéséhez, szegedi megmaradásához. Ők azok, akik megérdemlik az utókor emlékezetét: Kozári József, Kazán Imre, Pekárik János, Rác Sándor, Czuczi Győző és Fekete Imre. A gyártott gépek nagy része még ma is repül – nálunk is.

Czuczi Győző fia Hódmezővásárhelyen sárkányrepülő baleset áldozata lett. Utasa túlélte a zuhanást. Ez a halálos kimenetelű esemény lezárta a hódmezővásárhelyi sárkányrepülő sport létét.

A szakosztály életében beállt pozitív változások és a géppark reményt adott arra, hogy többet tudunk repülni és megőrizhetjük ütközésségünket. Sajnálatosan ezek a reményeink nem a vártak megfelelően teljesültek, alatta maradtak a reálisan elérhetőnek is. Az Apolló CX 1 100-as géppel csak kevesek repülhettek és az oktató gép is néhány – arra jogosultsággal rendelkező – tagnak állt alkalom adtán rendelkezésére. Ez belső feszültséget hozott magával és a szakosztály további karcsúsodását eredményezte.

Érdekes kezdeményezéssel állt elő Turi István. Javasolta, hogy vásároljunk 2 db úszótalpat, hogy a vízről felszállást is kipróbálhassuk. Szegeden és környékén (a Maty-ér nem jöhetett szóba) nem találtunk a célnak megfelelő, alkalmas vízfelület, így a jugoszláviai Palicsi tavon próbáltuk ki azokat. Különböző engedélyek beszerzése után Turi István, dr. Bajusz Huba, Ambrus Sándor, Hideghéty József, Balázs Gábor, Károlyi Zoltán (volt gazdasági vezető), Bokor András és Ambrus Balázs, valamint a víztalpak gyártója utazott ki a kísérleti repülésre. A kipróbálás nem járt sikerrel. Az egyik felszállást követően a bal talp levált és a dr. Bajusz Huba vezette gép a vízbe csapódott. A pilóta csak a szerencsének köszönhetően tudott kiszabadulni a 10–13 C°-os vízből. A gép szárnya és a trike összetört. Szerencsére a hatóság nem avatkozott bele a repeseménybe. A vizsgálatok során kiderült, hogy a talpak felfüggesztési pontjai műszakilag nem feleltek meg a statikai követelményeknek. Egyszerűen gyengén voltak felerősítve, ez okozta a törést. Később volt még egy próbálkozás, de ezután a kísérletező kedv, a nagy nekibuzdulás elcsendesedett. Tudomásom szerint azóta sem próbálta ki senki ezt a repülési lehetőséget.

A repülőklub bevételeit gyarapítva megkezdtük az utasrepülést. Ezt a feladatot Bokor Andrásra és Hideghéty Józsefekre bízta a szakosztály és a klub vezetősége. A klub tisztikarában is változás történt. Még ebben az évben Rác Tamást tüntette ki bizalmával a tagság, amikor is őt választotta meg a klubtitkári feladatra. Benne látta a szakosztály további működésének lehetőségét.

1989

Turi István egy olyan kezdeményezéssel rukkolt elő, amely az ország valamennyi motoros sárkány szakosztályát Szegedre invitálta. Sikert 1989. december 8–9-re itt megszervezni az első szakszolgálati vizsgát. (A szakszolgálati jogosítás csak egy évre szólt és nem tartalmazta az oktatási engedélyt.)

A hatósági bizottság Kovács József, Vitkovszki József és dr. Ordódy Márton tagokból állt.

Szegedről eredményes vizsgát tett: Ambrus Sándor, dr. Bajusz Huba, Bokor András, Balázs Gábor, Hideghéty József, Turi István. Forráskútról: Balogh Antal, Maróty István és Tóth János. A 30 fős csoportból, akiknek az adatai még fellelhetők: Acsai Pál és Hajagos Károly (Kecskemét), Nagy Szilveszter (Szolnok), Hideg Imre (Kiskunmajsa), Koós László (Szarvas), Rozsnyai János (Orosháza), Védőbenyecz János (Békéscsaba), Osvárt Lajos (Szentés), Szuda Károly (Albertirsa). Három személynek nem sikerült elsőre a hatósági vizsga, de az ismételtes lehetősége biztosított volt, később ők is megfeleltek a követelményeknek. A rendezvény sikere a szegediek hírnevét öregbítette az ország sárkányrepülőinek táborában.

A szakosztály létszáma az előző két évhez viszonyítva nem sokat változott. A regisztrált 48 főből csak kevesen és időnként érdeklődtek a munkánk iránt, többségükben nem jártak ki a repülőtérrre, így nem is repültek. A gyakorlati repülésben csak egy szűk csoport vett részt folyamatosan. Dr. Bajusz Huba rendszeresen versenyekre járt, tehát érdemben nem tudott bekapcsolódni a repülőtér mindennapi életébe. Bokor András oktatott, utast repültetett és bemutatókat repült. Hideghéty József a gyakorlati képzésben és az utasrepültetésben tudott résztvenni. Korom Ernő elfoglaltsága miatt csak ritkán tudott az utasrepültetésbe bekapcsolódni. Turi István a kisértés repülésével kötelezte el magát. Forráskúton Balogh Antal, Maróty István, Tóth János kialakított egy (saját) fel- és leszállásra alkalmas területet, ott repültek.

Ebben az évben került a szakosztályhoz Varga Károly, aki ma már a műszaki vezetés feladatát látja el, közmegelegedésre. Az évközi inaktivitásból követkekezett, hogy amíg növekedett a repült órák száma és sokasodott a versenyeken elért jó eredmény, szervezeti szempontból nem tudtunk jeleskedni úgy, ahogyan azt magunktól is elvártuk. A szakosztály létszáma mindinkább karcsúsodott. Ez ismét odavezetett, hogy új szakosztály-vezetőséget kellett választanunk.

(Szerkesztő megjegyzése: 1989. október elsején mind a gyalogsárkányosok, mind a motorosok honvédelmi napon vettek részt Szentesen. A tízezer-nyi néző – Edelényi Gábor adata a TV Híradóban hangzott el – előtt nagy sikerrel mutattak be csörlésből és vontatásból felszállásokat. A motorosok a helyi klub tagjaival közös programban vettek részt.)

*

A szerkesztő megjegyzése:

A Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) 1989. november 11-én kivált az MHSZ-ből és a magyar sportrepülést (ejtőernyősöket, sárkányrepülőket, hőlégballonosokat, siklóernyősöket) irányító önálló szervezetté alakult, az 1989. évi 9. sz. törvényerejű rendelettel pedig legitim szervezetté vált. A Magyar Honvédelmi Szövetség 1991. augusztus 1-jével szűnt meg. A sportrepülést 1989. novemberéig irányító MHSZ és az önállóvá lett MRSZ között folyó, a repülőterek és létesítményei tulajdonjogának kérdésében megkezdődött vita napjainkban zárul le. Sajnálatosan ezt a méltatlan párviadalt (hatalmi fölényrel rendelkező) egy-két minisztérium örökölte és ma is folytatja a repülőklubok rovására. Ez az áldatlan helyzet jellemző a szegedi repülőtér 2001-ben is vitás helyzetére. Az önállóvá lett Magyar Repülő Szövetség egy merőben új helyzetet teremtett, amivel is a magyar sportrepülés újabb történetének lapjait kezdte meg írni.

*

Rövid összefoglalás 2000 végéig:

1990. május hónapban négy napos versenyen vett részt Ambrus Sándor és Vigh László Boglárlellén.

A vitorlázórepülő szakosztályból dr. Csergő Tibor és Risnyovszky Károly kérte a szakosztályt, hogy a motoros sárkányrepülésben juttassuk el őket az egyedül repülésig. Oktatóik: Hideghéty József és Bokor András.

Május 15-én Budapest környékén halálos kimenetelű légibaleset történt. Rózsa Gyöngyi Cygnus típusú függővitorlázóval, mintegy 50 méterről lezuhant. A katasztrófa oka ismeretlen, valószínűleg tipushibából eredt.

Augusztus 5-én Sándorfalván, a labdarugó pályán a kedvezőtlen szélviszony miatt a gép átesett és „leült”. Sem az utas, sem a pilóta nem sérült.

Az évet szilveszter napján örömpüléssel zártuk.

1991. április 6-án megkezdődött a téli időszakban felkészített növendékek gyakorlati kiképzése. Balogh Ferenc, Böngyik Zoltán, Csikós Tibor, Farkas József, Gera Lajos, dr. Nagy Antal, Ördögh Lajos, Pasek Attila, Szabó János közül négyen jutottak el az egyedül repülésig. Csak Csikós Tibor, Farkas József, Gera Lajos és Szabó János tett sikeres vizsgát. Az oktatást Bokor András és Hideghéty József végezte.

A szakosztály meghívást kapott a FAI által kiírt „Balaton Csillagtúra” versenyre. Cél a meglévő repülő technika teljesítményének és a vezetési gyakorlatnak a próbája. Azok, akik végigrepülték az 500 kilométeres távot, kiérdemelték az EZÜST KOLIBRI jelvényt és a viselésére jogosító oklevelet. Az abszolút győztes ARANY KOLIBRI-t kapott. Ez már minőségi előrelépés volt a motoros sárkányrepülésben. Szegedet Bokor András és Hideghéty József képviselte a versenyen, akik a vontató kategóriában első ízben kapták meg a kolibri jelvényt.

Május 11-én a szakszolgálati engedély meghosszabbítási gyakorlati és elméleti anyagismereti vizsga volt. (Még mindig nem vonatkozott az oktatói szakszolgálati engedélyre.)

Augusztus 23-án még volt egy motoros sárkányrepülő verseny, ahová a szakosztály fiatal pilótáit küldtük el. Erről a Szarvas Kupáról jó eredménnyel tértek haza.

1992. A téli hónapokat, mint minden esztendőben, most is az elméleti képzés, a szokásos műszaki fölülvizsgálat és a szükséges karbantartási munkák töltötték ki. Nagy szükség lett volna az oktatói állomány fiatalítására, de a törekvés nem hozta meg a kívánt eredményt.

Májusban szomorú hírt kaptunk. Szűcs Rudolf, a szabadkai repülőtér parancsnoka – aki nálunk tanulta a sárkányrepülést – utasával lezuhant és életüket veszítették.

A klubon belül működő ejtőernyős szakosztály néhány jól képzett tagja kidolgozta a sárkányból ugrás elméletét. A gyakorlati megvalósításhoz az ugrató gépet is át kellett alakítani úgy, hogy az ejtőernyős elférjen az ülésben és biztonságosan hagyhassa el azt. Tapasztalat és engedélyek híján saját elgondolásunk szerint alakítottunk át az ugratásra legalkalmasabbnak minősített gépeket. Az első próbálkozásra 1992. április 25-én Hideghéty József pilótával Csorba József ugróval 1100 méter magasságból került sor. Még ezen a napon délután Turi István is végrehajtott egy ugrást. A következő kísérlet május 3-án Bokor András pilótával, Németh Endre ejtőernyőssel 1500 méter magasságból történt.

Oktatói szakszolgálati engedélyt szerezhetett május 8-án Ambrus Sándor, Balázs Gábor, Bokor András, Hideghéty József, Turi István, Tóth János.

November 7-én Gera Lajos motorhiba miatt sikeresen kényszerleszállt. Személyi sérülés nem történt.

1993. A téli elméleti képzés műszertannal és navigációval bővült. A képzést a gyakorlatban megmutatkozó kisebb-nagyobb buktatók indokolták. Az oktatást Bokor András vállalta magára. Április elején, az ellenőrző repülések után az új pilóták intenzív repülési feladatot kaptak, hogy repülési biztonságuk, repülési gyakorlatuk növekedjen arra a szintre, ahonnan bonyolultabb feladatok elsajátítására indulhatnak.

Az ejtőernyősök ismét jelentkeztek, így április 17-én és 30-án, valamint május 1-jén, majd június 30-án Bokor András, illetve Hideghéty József motoros sárkányból ugrottak. Ez volt az utolsó ilyen lehetőségünk, mert Miskolcon, hasonló szituációból eredően halálos kimenetelű baleset történt. Ezt követően a hatóság letiltotta a sárkányból történő ejtőernyős ugrást.

Május közepén (13-án) megjelent a reptéren egy német gyalogsárkányos és siklóernyős csoport, akik csörlő üzemmódban gyakorolták tudományukat kizárólag a repülés örömeért. Két név a csoportból: Stolz Rüdiger, Berger Silke.

Május 15-én a csanyteleki falunapon bemutató repülést tartottunk, majd utasokat repültettünk. Még mindig májushoz kapcsolódik az, hogy jugoszláv motoros sárkányos barátaink minket kértek meg a tavaszi ellenőrző repülésre, ugyanis az otthoni hatóságai elfogadják (elfogadták) a mi alkalmassági igazolásunkat, így megkezdhették a repülést. Résztevők voltak: Kovács Mihály, a szabadkai repülőtér parancsnoka, Nagy Kanász László, Kinyudzsity Muskó, Rámity Frányó, Szűcs István és Sarnyai László. Az ellenőrző repüléseket Hideghéty József és Bokor András végezte.

A késő őszi folytatott kiképzésben volt oktatói fölkészítés is. Oktatók jeleltek: Csikós Tibor, Gera Lajos és Varga Károly voltak.

Az év során két repesemény is történt. Augusztus 2-án Széll Katalin felszállás közben fölborult a 36–114 sz. sárkánnyal. Szerencsére személyi sérülés nem történt. Sajnálatos, hogy Széll Katalin az eseményt követően abbahagyta a repülést. A másik – hasonlóan szerencsés – esemény november 7-én történt a 36–143 sz. motoros sárkánnyal.

1994. Az elmúlt évek hangyaszorgalommal gyűjtött gyalogsárkányos eredményei most tetőztek. Köszönhető ez a Balázs Gábor vezette lelkes csapatnak. Sok versenyen vettek részt és mindenhol tisztes eredménnyel tértek haza. Rendszeresítették 1988-tól a csörlést és 1990-től a vontatást is. Különböző jogosultságokkal kerültek ki a szegedi nyári táborok résztvevői, ahová neves pilóták is meghívást kaptak. A tábor résztvevői közül sokan kerültek ki oktatói vagy vontató pilóta és csörlőkezelő minősítéssel.

Csizmarik Gábor, aki 1990-ben kezdett repülni, olyan példás előmenetelt és képességet mutatott, amivel kiérdemelte a válogatott kerettagságot (1995–1996-ban). Hasonló teljesítményt mutatott Béres Gábor is, aki III. helyezett lett a 13. Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokságon. (Sajnálatosan, más irányú elfoglaltsága kényszerében 1996-ban abbahagyta a repülést.)

Mind a gyalog-, mind a motoros sárkányosaink az országos eredmény-jegyzéken is előkelő helyet foglaltunk el, ezzel kiérdemeltük azt, hogy a klubon belül is egyenrangú társnak, repülő embereknek fogadjanak el bennünket a más szakágakhoz tartozók. (Szerkesztői megjegyzés: sajnálatos, hogy országosan is hasonló küzdelem volt – a repülőklubokba tömörült sárkányrepülők életében – az állandó bizonyítási kényszer. Ez a trauma alkalmanként enyhült, más esetekben erősödött, de napjainkig sem szűnt meg. Az egyenlő értékű repülő-társkénti elfogadás gyakorta még akkor sem egyértelmű, ha a pilóta sárkánnyal elért szellemi és fizikai teljesítménye – a sportág adott technikai korlátait figyelembe véve – eléri vagy fölülmúlja más repülési szakág csúcseredményét, sikereit.)

A szakosztályban, a téli fölkészülés idején nagy tervek születtek a június 2-án kezdődő „Westel 450” Kupa versenyre, mely hazánk egy nap alatti körbeprepülését tűzte feladatul. Tizenegy UL (ultrakönnyű) és motoros sárkány startolt el. Mi, szegediek, a középmezőny első felében végeztünk.

Szakosztályunk megpályázta és el is nyerte a X. Magyar Nemzeti Bajnokság rendezési jogát. Az esemény fő irányítói: Kiss József (Bp.), Balázs Gábor és Hideghéty József (Szeged), repülésvezetők voltak. A gördülékeny, a jól szervezett verseny elismerést váltott ki mind a versenyzők, mind az országos vezetők körében. Első helyet Rabecz Gábor (Dunaferr), a másodikat Túróchy Endre, a bronzérmes dr. Bajusz Huba szegedi versenyző tudhatta magáénak.

Az év végét egy légibaleset gyászleple borította be. Hideghéty József COS-MOS típusú, 36-149 számú gépével, ismeretlen okból lezuhant és meghalt. Csak sejteni lehetett a katasztrófa okát. A gép motorja nem volt kifogástalan, és a trike-hoz sem a repült szárny volt rendszeresítve. Elvesztésével már a második bajtársát gyászolja szakosztályunk.

Az élet és az alapszabály szerint vezetőválasztást tartottunk, aminek eredményeként a vezető pilóta dr. Bajusz Huba, a műszaki vezető pedig Varga Károly lett.

1995–1996. A klub anyagiakkal ismerte el a sport szempontból sikeres előző esztendőt. Hozzájárult a legszükségesebb pótalkatrészek beszerzéséhez, a szárnyak átvizsgálásának költségeihez és ingyen üzemanyaggal támogatta szakosztályunkat.

Mindjárt a szezon elején, figyelmetlenségből történt repesemény. Id. Mészáros Dezső pilóta elstartolt úgy, hogy a gépet nem ellenőrizte. Az Apolló CX 1100 típusú, 36–143 számú gép üzemanyaga kifogyott, ami miatt terepre kényszerült leszállni és összetört, de javítható maradt. Személyi sérülés nem történt.

A nyár igen sok bemutató repüléssel és az azt követő utasrepültetéssel telt el. Ez a szakosztály anyagi javainak gyarapításához nagyszerű lehetőségnek bizonyult, mellette – nem elhanyagolható szempont – a mi repülési tapasztalatunk is jelentékenyen javult.

Izgalmasnak ígérkező nap volt július 1-je. Ekkor indult az ismét megrendezésre kerülő Magyarország egy nap alatti körberepülésének versenye, most másodikban, ROUND HUNGARY –1995– MOL KUPA elnevezéssel. Nekünk, DAC-os szegedieknek fontos volt azért is, mert közülünk dr. Bajusz Huba és Gera Lajos is részt vett azon. Végül igen jó eredményt sikerült elérniük a versenyen.

A korábbi négy vontató pilóta közül Ambrus Sándor abbahagyta a repülést, Hideghéty József meghalt 1994-ben, Juhász Csaba ugyancsak abbahagyta a repülést, egyedül Balázs Gábor maradt, aki aktivizálható volt. Újakat kellett képezni, hogy a repülés folyamatosságát biztosítani tudjuk. A friss jogosítást szerzett vontató pilóták: id. Mészáros Dezső, Makra Zoltán, Mészáros Tamás és Varga Károly. A nagyobb gyakorlat megszerzéséért a vontató pilóták mind többet szerettek volna repülni a gyalog-sárkányosok örömeire. A két csapat tagjait a közös érdek közelebb hozta egymáshoz, igen jó együttműködés alakult ki közöttük.

(Szerkesztői kiegészítés: motoros repülők versenye volt 1995. október 7-én Szegeden. A sárkány repülők eredménye a Dunaferri versenyzőinek kedvezett, mert az első két helyezést ők nyerték el. Első Rabnecz Gábor, második helyezett lett Király Zoltán–Orosz János páros kétüléssel géppel. A harmadik helyet Csikós Tibor–dr. Tóth Tibor, a DAC versenyzői szerezték meg. A negyedik, ötödik és hatodik helyezés is a szegedi versenyzőké lett, és pedig ifj. Mészáros Dezsőé, majd Varga Károlyé, végül Makra Zoltáné.)

Dunaújvárosban volt 1996. június 15-én a siklószárnyasok Magyar Nemzeti Bajnoksága. A szegediek közül 3. helyezést ért el Béres Gábor, Csizmarik Gábor pedig a 7. helyre futott be. A motorosok Nemzeti Bajnokságát Érsek-Csanádon rendezte az országos vezetés. A DAC-ot dr. Bajusz Huba és Gera Lajos képviselte. Az előkelő második és a nagyszerű hatodik helyet érdemelték ki teljesítményükkel.)

Dr. Bajusz Huba, Gera Lajos és Béres Gábor az országos versenyeken elért 1996-os eredményükkel megőrizték válogatott kerettségüket.

Tanfolyamot indítottunk 1996. június 22-én, mely augusztus 5-éig tartott. Növendékek voltak: Darázs Árpád, Katona Sándor és Kovács Aurél. Amint egyedülrepülővé lettek aktív, majd később meghatározó tagjaivá váltak a szakosztálynak. Oktatójuk Bokor András volt. A falunapoknak szinte állandó résztvevői voltunk. Ezeken a rendezvényeken sok érdeklődő nézte meg látványos bemutatónkat. Minden alkalommal 20-30 fő vett részt az utasrepültetésben. Ekkora igénybevétel mellett a repülőtechnikánk nagymérvű elhasználódása egyenes következmény volt. A téli időszakban szinte teljes felújítást kellett végeznünk. Szerencsére ez a két esztendő is resemény nélkül telt el.

Hagyománnyá lett, hogy az évzárón (nov. 1.) kibővített szakosztály-értekezletet tartottunk, azon beszéltük meg az elmúlt és a soron következő időszak feladatait, majd ezt követően bográcsos vacsorával zártuk a repülési évadot. Az emlékezetes finomságok is főszakácsunkat, Ambrus Balázs szakosztályvezetőt dicsérik, aki kiváló emberi tulajdonságaival és nagyszerű probléma-megoldó képességével sok nehéz helyzeten segítette át a szakosztályt.

1997. Ahogyan az előre látható volt, Varga Károly műszaki vezetőnek teljes téli időszakát lekötötte a gépek repülőképessé tétele. Csak is így volt lehetséges, hogy már március 15-én sor kerülhetett szakszolgálati vizsgára.

Résztvevők voltak: dr. Bajusz Huba, Balázs Gábor, Csikós Tibor, Gera Lajos, id. Mészáros Dezső, Mészáros Tamás, Hegedűs Zoltán, Katona Sándor, Kovács Aurél, Makra Zoltán, Kmeth Sándor, Varga Károly és Kósa Ferenc.

Vizsgabiztos volt: Vitkovszki József. Az eredmények vegyes képet mutatnak. Az elméleti fölkészültség nem mindenkinél érte el a megfelelő szintet.

Május hónapban egy fő, Pesti Ferenc kiképzését kezdhette el Bokor András oktató. Az elsejei repülőnapon Bokor András, Makra Zoltán és Varga Károly repült bemutatót.

A megfoglyatkozott létszámú gyalogsárhányosokat id. Mészáros Dezső, Mészáros Tamás és ifj. Mészáros Dezső erősítette, majd Makra Zoltán is csatlakozott hozzájuk, így egy megfelelően képzett csapat alakult ki. Többen szereztek még ebben az évben oktatói, vontathatói és csörlőkezelői vizsgát.

Béres Gábor lemondott minden választott beosztásáról és abbahagyta a repülést is. Kilépésével sikeres versenyzőt veszítettek a gyalogsárhányosok, ami megmutatkozott a szerényebb éves eredményükön is. A csoport irányításában is változás következett be, a műszaki vezetői feladatokat ifj. Mészáros

Dezső, a vezető pilótai megbízatást pedig Mészáros Tamás nyerte el.

A motoros sárkányosok csoportjában is személyi változás történt. Dr. Bajusz Huba vezető pilóta lemondott, helyét Makra Zoltán töltötte be. A versenyeken résztvevők csoportjába belépett Kovács Aurél, ami lendületesebbé tette a csapatot. Fontos volt mindig – ma sincs ez másként – hogy szakmai elismerésünket, jó hírnevünket a klubok rangsorának előkelő élmezőnyében tartsuk. Amit elértünk, meg kell őrizni.

1998. A téli fölkészülés a kialakult rend szerint zajlott. Az elméleti képzés, a műszaki gépellenzőrzések és az adminisztráció átvizsgálása, az új növendékek beépítése a szakosztály szervezetébe a követelményeknek megfelelően megtörtént. Az ellenőrző repüléseket végrehajtottuk, ezt követően kezdődhetett a gyakorlati kiképzés. Repüléseinkhez a klub továbbra is biztosította az üzemanyagot (mint ahogyan a magángépek díjtalan tárolását is). Július 21-én 2 fővel Varga Róberttel és Guelminó Kálmánnal kezdődött meg a képzés. Később kapcsolódott be a gyakorlati oktatásba Budai János és Zsadányi Csaba, de ők nem fejezték be a tanfolyamot. A vezető oktató Bokor András volt. Két és fél hónap leforgása alatt Guelminó és Varga növendék egyedül-repülő lett. (Guelminó Kálmán Jugoszláviából települt át és hazánkban vállalt munkát. Amint megtanult repülni, ismeretlen helyre távozott, a tanfolyam költségének megtérítése nélkül.)

Makra Zoltán személyes közbenjárásával a klub vezetősége szerződést kötött a Szegedi Környezetgazdálkodási KHT-val munkarepülésekre. A szakosztály a vállalt feladatát sikeresen hajtotta végre. A munkáért kapott térítés az elhasználódott technika felújítását, cseréjét (motor és szárny) tette lehetővé. Az oktatógépbe új Rotax motort építettünk. Az év dinamizmusa elmaradt a korábbiaktól, ennek ellenére a tagok nem panaszkodtak, mert kedvükre és eleget repülhettek.

1999. Óriási fejlődés következett be a sárkányrepülés technikai és biztonsági megoldásaiban. Csak a szegedi – közel – húsz esztendő alatt alakult ki a szervezeti rendszer, a szabályzatok, a követelmények létrehozása, azok betartásának ellenőrző szervei. A korábban központi hatáskörök közül igen sok került a klubokhoz, szakosztályokhoz. Elismerte a Légügyi Hatóság is azt a nyilvánvaló ténnyt, hogy a rendszer alapegységeinél mind szakmai, mind biztonsági szempontból jól felkészült repülők, lelkiismeretes szakemberek vannak. Tiszta lelkiismerettel kijelentem, hogy gépeink technikai, biztonsági

rendszere világszínvonalú. A bürokrácia nem akadályozta meg a fejlődést. Például, a szárnyak repülőtulajdonsága oly mértékben változott, hogy azok többszörösen meghaladták a régebbi típusok teljesítményét és a változások nem csökkentették a biztonsági értékeket. Ugyanezt mondhatom el a trike-ok teherbíró képességéről is (300 kg), ahol könnyebb, de nagyobb szilárdságú anyagokkal őrződött meg a korábbi terhelhetőség.

A gépek sebessége is meghaladta a régebbi típusokét. A műszerezettség is közelíti a hagyományos repülőgépek felszereltségét. A sárkányrepülés igazi szépségét – és ez a magánvéleményem – az adja, amikor a pilóta nem használ kiegészítő eszközöket, hanem az érzékszerveire, önmagára van utalva repülés közben.

Az emberi tényezőket sem hagyhatjuk figyelmen kívül. Az elmúlt közel húsz esztendő alatt külső, belső kapcsolataink olykor göröngyös utakra is tévedtek. Az eltérő alapbeállítottságú emberek között időnként adódnak éredekéből és nézőpontból, netán hangulati tényezőkből adódó véleménykülönbségek. A felelősségtudat, amely közös nevezőnkéből, a repülésből táplálkozott eddig is – és nyeri erejét belőle ma is – megoldhatatlannak tűnő nehézségeken segített át bennünket. Erre bizonyíték a ma szakosztálya, ahol magasan képzett, sokoldalú pilóták művelik magas szinten sportágukat a nem csekély nehézség ellenére. Óriási szerepet vállalt a külső, belső béke fenntartása vagy megteremtése érdekében Ambrus Balázs szakosztály-vezetőnk, aki mindenkor a dolgok jobbik oldalát igyekezett a tagsággal elfogadtatni.

A repülés június 6-án kezdődött. Az év során nem voltak nagy, látványos megmozdulások, bemutatók. Csak a régi pilóták repültek. A sportág egy kissé leeresztett. A három új növendék Kiri Zsolt, dr. Körffy Kornél és Melkuhn Dezső kiképzését Mészáros Tamás és Varga Károly oktató végezte. Sajnos az év nem hozta meg a kezdőknek az egyedül repülést. Az évet az átlaghoz viszonyítva kevesebb repült órával zártuk.

2000. Az év nagyszerű hangulatban, jól indult. Sándorfalván Hegedűs Zoltán barátunknál, bajtársunknál vettünk részt egy igazi bográcsos „évadnyitó” ebéden, de akkor még nem tudtuk, hogy mi vár rá a közeli hetekben. Amire egyikünk sem gondolt: május 27-én azon a részen, ahol ebédeltünk Hegedűs Zoltán gépével lezuhant és életét veszítette. Halála megrendítette szakosztályunk tagságát. Amíg élünk, őrizzük emlékét.

A „Navigare necesse est” ókori latin szentenciát a pilóták évtizedek óta a maguk szempontja szerint értelmezik és fűdítik: „Repülni pedig kell”. A szakosztály repü-

lése az említett időpontban megkezdődött. Az ellenőrző repüléseket a következő pilóták hajtották végre: dr. Bajusz Huba, Bokor András, dr. Csergő Tibor, Csikós Tibor, Darázs Árpád, Gera Lajos, Katona Sándor, Kovács Aurél, Kósa Ferenc, Makra Ferenc, Mészáros Tamás, Pesti Ferenc, Varga Károly, Varga Róbert és Szabó János.

A téli elméleti kiképzés után az új növendékek gyakorlati oktatása is kezdetét vette Bánki István, Gedó Károly, Farkas Gábor, Kiri Zsolt és Papdi Antal részvételével. Oktatók voltak: Bokor András, Csikós Tibor, Kovács Aurél, Mészáros Tamás és Varga Károly. Pilóta jogosítást szereztek: Bánki István, Farkas Gábor, Kiri Zsolt. A szakosztálynak – a kiképzés időszakában – három motoros gépe volt, az egyik a növendékek gyakorlati fölkészítését szolgálta, a további kettő az egyedül-repülők használatára volt rendelve.

A franciaországi Levrouxban rendezett Európa Bajnokságon dr. Bajusz Huba és Kovács Aurél képviselte hazánkat a páros kategóriában. Teljesítményük, sajnálatosan most a tizenhetedik helyre voltak elegendő. A korábbi világversenyekeken ennél tisztesebb eredménnyel kényeztettek bennünket.

A domaszéki, a mórahalmi falunapon látványos repülő bemutatóval szórakoztattuk a nagydídeműt, ami valójában nagy sikert aratott. Szabó János domaszéki tanyáján – ahol saját tulajdonú repülőteret üzemeltet – jól sikerült ebédet vettünk rész, majd ezután, a repülőtér kínálta lehetőséggel élve, nagyszerű sárkányrepülő üzemnapot tartottunk.

A gyalog-sárkányosok – a Mészáros család tagjai – ebben az évben nem vettek részt verseny(ek)en, hanem a szegedi repülőtéren szerveztek csörlésből és vontatásból üzemnapokat.

Az év során szakosztályunk mintegy 1200 liter üzemanyagot használt fel a hozzá szükséges olajjal, ehhez a klub gépek esetében 122 óra repült idő tartozik, míg a magángépekében ez összesen 47 órát tett ki.

A hagyományoknak megfelelően az évet közös vacsorával és pilótaavatással zártuk. Az újdonsült pilóták gömbölyűbb felét légsavarral paskolták meg a még öregebbek. Egyedül repülőkké lettek: Gedó Károly és Papdi András. Új pilóták: Bánki István, Farkas Gábor, Kiri Zsolt.

Az elhasználódott repteknika miatt egy új szárnyat kellett vásárolni.

*

Függelék

Szegedi motoros sárkányrepülők névjegyzéke, akik a kezdetektől napjainkig repültek, repülnek (évenkénti csoportosításban)

Név:	Az első egyedül repülés időpontja:	
1. Balázs Gábor	1983	aktív
2. Csúri Sándor	1983	rég nem repül
3. Szélpál Jenő	1984	meghalt
4. Kozenkai Jenő	1985	sárkánnyal nem repül
5. Szántai Kiss József	1985	rég nem repül
6. Korom Ernő	1985	rég nem repül
7. Bokor András	1985	aktív
8. dr. Bajusz Huba	1986	aktív
9. Börcsök József	1986	rég nem repül
10. Balogh József	1985	rég nem repül
11. Hevesi Menyhért	1985	rég nem repül
12. Hideghéty József	1986	meghalt
13. Manga Gábor	1986	rég nem repül
14. Ambrus Sándor	1986	rég nem repül
15. Jenei János	1986	rég nem repül
16. Turi István	1985	aktív, sárkánnyal nem repül
17. Csorba Géza	1986	rég nem repül
18. Vigh László	1987	meghalt
19. Balogh Antal	1986	aktív, nem Szegeden rep.
20. Tóth Attila	1987	rég nem repül
21. Maróty István	1986	aktív, nem szegeden rep
22. Kazán Imre	1986	rég nem repül
23. Samu Ferenc	1986	rég nem repül
24. Martinecz Endre	1987	aktív, Bp.-en repül
25. Szűcs Rudolf	1987	szabadkai repülőtér pk., meghalt
26. Kovács Mihály	1987	aktív, szabadkai reptér pk.
27. Lukacsovics Tamás	1987	rég nem repül
28. Juhász Csaba	1986	rég nem repül

29. Szalkai Károly	1986	rég nem repül
30. Halász Marcell	1986	rég nem repül
31. Turucz József	1986	rég nem repül
32. Gyémánt Tibor	1986	rég nem repül
33. Rácz Sándor	1986	rég nem repül, Hmvhelyi lakos
34. Kovács Imre	1986	rég nem repül
35. Czuczai Sándor	1988	meghalt, Hmvhelyi lakos volt
36. dr. Nagy Antal	1986	rég nem repül
37. Muzsik Mihál	1988	rég nem repül
38. Varga Károly	1990	aktív, műszaki vez.
39. dr. Csörgő Tibor	1990	aktív, klub elnök
40. Risnyovszky Károly	1990	sárkánnyal nem repül
41. Gera Lajos	1991	aktív
42. Farkas József	1991	rég nem repül
43. Szabó János	1991	aktív
44. Csikós Tibor	1991	aktív
45. Vígh Attila	1992	rég nem repül
46. Mészáros Jenő	1992	aktív
47. Takács Árpád	1992	rég nem repül
48. Molnár Endre	1992	rég nem repül
49. dr. Tóth Tibor	1992	aktív
50. Lornyai János	1993	rég nem repül
51. Sarnyai János	1993	rég nem repül
52. Körmöczy Zoltán	1993	rég nem repül
53. Sziveri Zoltán	1993	rég nem repül
54. Széll Katalin	1993	rég nem repül
55. Mészáros Tamás	1993	aktív
56. ifj. Mészáros Dezső	1993	aktív
57. id. Mészáros Dezső	1993	sárkánnyal már nem repül
58. Nyeste Péter	1993	rég nem repül
59. Makra Zoltán	1993	aktív
60. Berkó András	1994	rég nem repül
61. Szent István	1994	rég nem repül
62. Kósa Ferenc	1994	aktív
63. Hegedűs Zoltán	1994	2000. 05. 27-én meghalt
64. Kovács Aurél	1996	aktív
65. Darázs Árpád	1996	aktív

66. Katona Sándor	1996	aktív
67. Pesti Ferenc	1997	aktív
68. Varga Róbert	1998	aktív és
69. Guelminó Kálmán	1998	aki ismeretlen helyre, a képzési költség megtérítése nélkül távozott.

A névsorból kimaradt az a 21 személy, akik 1986-ban Szegeden nyertek képesítést, mint téesz-pilóta, de nem tudjuk sorsuk miként alakult, mert szétszóródtak az országban. Bővebb adatokkal sem rendelkezünk róluk, az időmérő naplóban is csak a családi nevük szerepel.

A fenti névjegyzékből látható, hogy a viszonylag magas kiképzési szám ellenére viszonylag kevés az aktív sárkányrepülők száma. (Szerk. megj.: általában a repülés más ágazataira is ez az arány érvényes.)

A jelenleg is működő tagjaink repülőképzettsége, beosztása:

Név: rep. beosztás és minősítés:

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. Ambrus Balázs | szakosztály vezető (nem repül) |
| 2. Makra Zoltán | SES vez. pilóta, oktató, SES vontató pilóta |
| 3. Varga Károly | SES oktató, műszaki vezető, SES vontató pil. |
| 4. Balázs Gábor | SES motoros és gyalogsárkány oktató,
SES vontató pilóta |
| 5. Bokor András | SES oktató, Ezüst Kolibri tulajdonos |
| 6. dr. Bajusz Huba | SES oktató, Gyémánt Kolibri tulajdonos,
válogatott kerettag |
| 7. dr. Csergő Tibor | klub elnök, SES pilóta, vitorlázó rep. pilóta |
| 8. Csikós Tibor | SES oktató |
| 9. Gera Lajos | SES oktató, Gyémánt Kolibri tulajdonos |
| 10. id. Mészáros Dezső | SES oktató és SES vontató pilóta |
| 11. ifj. Mészáros Dezső | SES vezető pilóta, gyalogsárkány oktató,
SES pilóta |
| 12. Mészáros Tamás | SES oktató, gyalogsárkány vez. pilóta,
SES vontató pilóta |
| 13. Mészáros Jenő | SES pilóta |

- | | |
|-------------------|--|
| 14. Kósa Ferenc | SES pilóta |
| 15. Kovács Aurél | SES oktató, válogatott kerettag, versenyző |
| 16. Katona Sándor | SES pilóta, vit. és mot. pilóta |
| 17. Darázs Árpád | SES pilóta |
| 18. Pesti Ferenc | SES pilóta |
| 19. Szabó János | SES oktató, motoros pilóta |
| 20. Varga Róbert | SES pilóta, motoros pilóta. |
- (Szerk. megj.: SES = segédmotoros könnyűrepülőgép-vezető.)

A fenti névjegyzékben már csupán három személy van, aki 15 éve kezdte a motoros sárkányozást és közülük is már csak ketten repülnek. Balázs Gábor csak néha száll fel velünk, azt is csak kedvtelésből.

„Tati”, azaz Hideghéty József haláláig fáradhatatlanul dolgozott a sportág fennmaradásáért. Partnerei voltak Bokor András és dr. Bajusz Huba.

A motoros sárkányrepülő pilóta képzés gyakorlati részét a '80-as években segítették még:

- | | |
|---------------------|--------------|
| Kozenkai Jenő | (1985–1986), |
| Börcsök József | (1985–1986), |
| Korom Ernő | (1985–1986), |
| Ambrus Sándor | (1986–1988), |
| Szántai Kiss József | (1986–1988). |

A sárkányrepülés robbanásszerű fejlődése Szegeden 1985-ben kezdődött.

Tizenöt év motoros sárkány teljesítménye számokban (1985–2000)

- Felszállások száma: 19 000
- A levegőben töltött órák száma: 3 880
- Üzemanyag fölhasználás: 59 000 liter
- Olaj: 210 liter

A szakosztálynak három motoros repülőgépe van.

*

Az elmúlt másfél évtizedet a – lehetőségek szerint – megkíséreltem úgy leírni, hogy az olvasó átfogó képet kapjon a kezdetektől napjainkig a szegedi sárkányrepülésről. Az „öreges” megkezdte folyamat ezzel nem zárult le, az ifjú generáció tovább halad immár a kitaposott úton.

Szeged, 2000. december 30.

Bokor András
SES sárkányrepülő oktató
DAC

*

Melléklet:

A DAC klubtitkárának levele dr. Ordódy Mártonnak, az MHSZ OK. sárkányrepülő szakág vezetőjéhez.

„Kedves Marci !

Kérünk, hogy a jövő héten egy napon légy szíves lejönni Szegedre egy előkészítő megbeszélésre az MHSZ és a HÓDGÉP között.

A HÓDGÉP Sárkány-gyártást és értékesítést jelen állás szerint teljes csőd fenyegeti. Légüggyel teljes a káosz. Kozenkai Jenő ezt – mindenhová, így a légügyhöz is küldött – névtelen leveleivel és feljelentéseivel teljesen vakvágnágyra vitte. A HÓDGÉP vezetőit orruknál fogva vezette.

A saját személyes érdekeit a Légügy szájába adva egy MHSZ ellenes és a Hódgép-et akadályozó összevisszaságot idézett elő. A HÓDGÉP vezetői végre belátták káros tevékenységét és december közepén elbocsájtották. Egy időben Pekárik János is felmondott.

A HÓDGÉP /Czuczai Győző/ a közeli napokban magas szintű HÓDGÉP–MHSZ–MÉM–LÉGÜGY értekezletet kívánok összehívni a problémából való kilábalásra. Itt írásban adott döntéseket akarnak kieszaközlni.

A HÓDGÉP-nél egyébként végre megindul a munka, rövidesen kész a „0” széria /20 db/. Értékesíteni a vázoltak szerint nem fogja tudni. Felmerült, hogy fődarabonként átadná az MHSZ-nek, és az MHSZ /mint gyártásra és értékesítésre jogosult szerv./ adná el a megrendelőknek. /Megrendelők a HÓDGÉP kapujában toporognak, mi 20 főt kiképeztünk/.

Meggyőződésünk, hogy a tervezett értekezlet eredménytelenül vagy nagyon rossz eredménnyel is végződhet kellő előkészítés hiányában, MHSZ-HÓDGÉP előzetes érdekegyeztetés nélkül. Az már látszik, hogy hosszú huzavona várható vagy a repülőgéppé való minősítés /HA-XAG/ a sírba teszi a HÓDGÉP sárkányt.

A káoszba való betekintésed és a felkészülésed segítésére megküldöm néhány hozzám került irat másolatát. Ezeket magánemberként küldöm, kérek, hogy bizalmasan kezeljed !

Várjuk értesítéseted.

Szeged, 1986. január 06.

Csikós József"

*

LÉGÜGYI IGAZGATÓSÁG

Budapest – Ferihegy Pf. 41. 1675
REPÜLÉSMŰSZAKI OSZTÁLY

Ref.: Tajti Géza
Tel.: 471-580
Levelünk jele: L.1.5/2523/86.

Hódmezővásárhelyi Mezőgazdasági
Gépgyártó Vállalat

RÁCZ SÁNDOR elvtársnak,
Vez. ig. helyettes

Hódmezővásárhely
Erzsébeti út 5.
6801

Tárgy: Növényvédő sárkányrepülő dokumentációja.

A HÓDGÉP 12.922/1986. sz. előterjesztésben megküldte az APOLLÓ CX/1250/Aircross/ Nv növényvédő adapterrel felszerelt segédmotoros sárkányrepülő dokumentációját és kérte ahhoz a légügyi hatóság állásfoglalását.

Tanulmányoztam az ügyirathoz csatolt anyagot és annak alapján az észrevételeket a következőkben foglalom össze:

Ha az APOLLO CX/1250/Aircross típusú /sport tevékenységre engedélyezett/ légijárművet növényvédő adapterrel felszerelve látták el, akkor az már a haszontevékenységre szolgáló segédmotoros sárkányrepülő kategóriába tartozik. Így a tervezett rendelkezések alapján a típusvizsgálat már légijárművek légialkalmasságának feltételeiről szóló 3/1969. sz. Légügyi Utasítás előírásai szerint történik.

Ugyanis a kizárólag sporttevékenységre kiadott 45. sz. Légügyi Előírást és annak végrehajtására szóló MHSz Utasításokat nem lehet más tevékenységre azonosan alkalmazni, különösen nem azokkal az „egyszerűsítésekkel” amelyeket többek között a 11/83. sz. műszaki utasítás is lehetővé tesz.

Ennek figyelembevételével kérem a típus dokumentációt a vonatkozó (6/1967., 3/1969.) Légügyi Utasítások szerint elkészíteni, az üzemi berepülésekhez (kísérleti repülésekhez) a programot összeállítani és azt jóváhagyásra a légügyi hatósághoz felterjeszteni szíveskedjék.

Annak érdekében, hogy a növényvédő adapterrel felszerelt segédmotoros sárkányrepülővel megfelelő tapasztalatokat tudjanak szerezni, a kísérleti üzemet 1987. április 30-ig kérem folytatni.

Ezzel egyidejűleg közlöm, hogy a kísérleti repülések időtartamára a HA-XAG lajstromjelet jelöltem ki, melyet a 7. sz. Légügyi Előírás alapján, értelemszerűen kell a gépre felfesteni.

Budapest, 1986. november 27.

Nagy Tibor
hatósági főmérnök

*

„MAGYAR HONVÉDELMI SZÖVETSÉG
ORSZÁGOS KÖZPONT
REPÜLŐFŐNÖKSÉG

Nyt. szám: 10–14/21/1986

GYÁRTÁSI ENGEDÉLY

Az Iparügyi Minisztérium Ig-206/1982 számú ügyirat és a Légügyi Főigazgatóság 452587/1984 számú ügyirat 6.1.3. és 6.1.4. pontjai értelmében, valamint a gyártási feltételek megléte alapján engedélyezem, hogy a Csongrád megyei Repülő- és Ejtőernyős Klub /továbbiakban: Klub/ Apolló tandem típuscsaládhoz tartozó függővitorlázó és segédmotoros függővitorlázó légitárműveket valamint tartozékait gyártsa. A légitárművek és tartozékaik gyártását a Klub a HÓDGÉP vállalattal kötött együttműködési megállapodás keretében végzi.

Mind a Klub, mind a HÓDGÉP a típuscsaládhoz tartozó gyártási dokumentációval rendelkezik. A dokumentáció egy példányát az Üzembentartó őrzi, minden további szükséges és a későbbiekben meghatározott illetve előírt dokumentáció a Klub az Üzembentartónak megküld.

A 452587/1984 sz. ügyirat 6.3.4. pontjában előírt vizsgálatokat /VHU I/I. 3.1.2., Légügyi előírás és Szabályzat Gyűjtemény /LESzGy/ 99. old./, a felfüggesztő rendszerekre előírt vizsgálatokat /VHU I/I 5.2.2., LESzGy 244. old./, valamint a TRIKE terhelési próbájára vonatkozó előírást LESzGy 407. old./ a Klub a HÓDGÉP-pel történő együttműködés keretében végzi, a 6.3.5. pontban előírt alkalmassági vizsgálatokat a Klub önállóan, megbízott sárkányrepülő szakmai vezető /SES vezető pilóta és műszaki vezető/ felügyeletével hajtja végre.

A termékek forgalmazása a Klub feladata, az átadás-átvétel feltételeinek teljesítését /6.4. pont/ a Klub biztosítja.

Jelen engedély visszavonásig érvényes.

Budapest, 1987. február 10.

dr. Ordódy Márton
sárep. szakági vezető

*

A vitorlázó-, a motoros- és munkarepülés 1949-től kezdődő feldolgozásával és az ejtőernyőzés történetével *folytatása következik.*

*

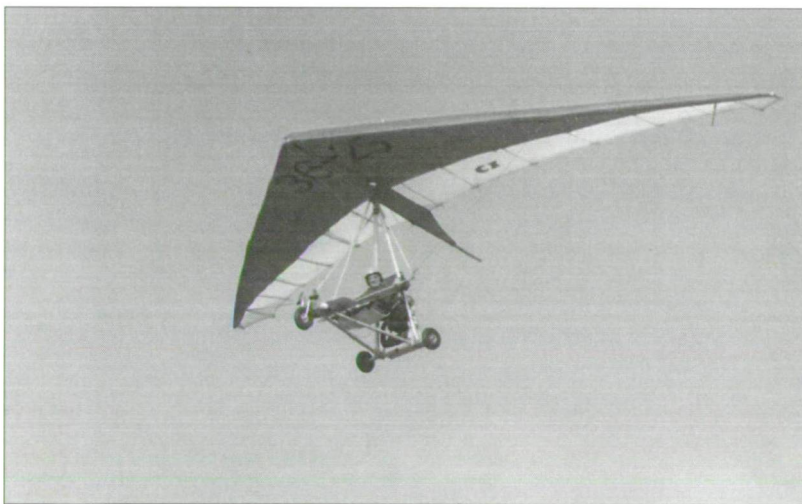
Képek



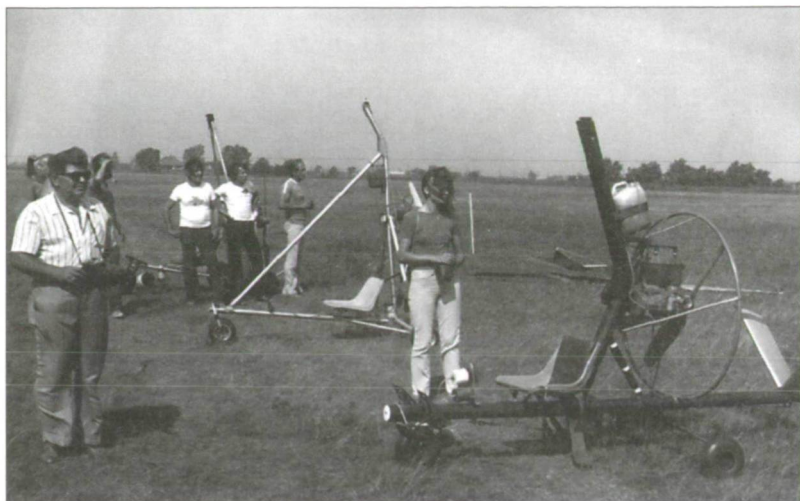
Bokor András motoros sárkányrepülő oktató



Kiskundorozsma távlati képe



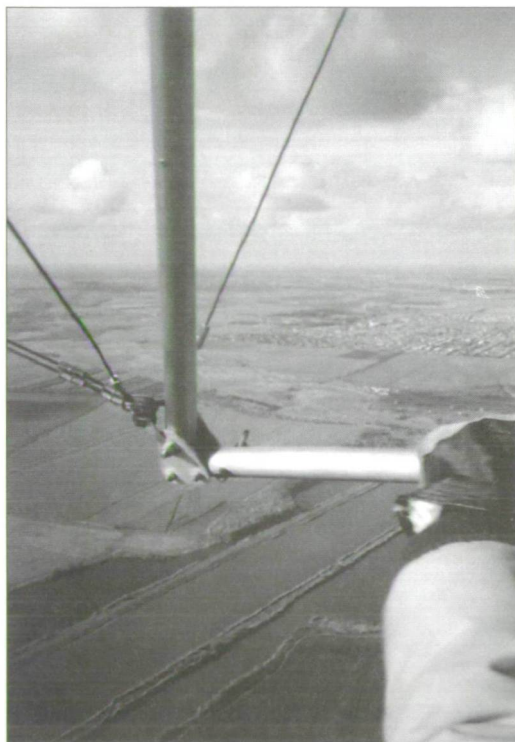
Bokor András Forráskút térségében



Fekete Imre (Szentcs) szárny nélküli gépe (Trike)



Apolló CX 1100-as típusú (HÓDGÉP) gyártmányú, kétszemélyes, Rotax motorral szerelt sárkányrepülőgép



Szeged, a Maty-ér látképe a pilótaüléséből



Balról: Kazán Imre, Pekárik János, Kozenkai Jenő, Manga Gábor. Jobb szélén Bokor András. (1986)



Balról jobbra: dr. Bajusz Huba pilóta, Csuri Sándor oktató, Kozenkai Jenő oktató, Szántai Kiss József oktató, Csorba Géza, Hideghéty József és Bokor András pilóta (1986)